
МАЙ 2004
ИЗДАЕТСЯ С 1991
ИЗДАТЕЛЬСТВО
За рулем
МОТО
РАЗМЕР
XXXL
ПРЕМЬЕР-ТЕСТ
КРУИЗЕР VN2000
МОСКОВСКИЙ САЛОН И МАНЧЕСТЕР-ШОУ
ТЕСТЫ:
BM
Galaxy 125
KAWASAKI
VN2000
APRILIA
Atlantic 200
MV AGUSTA:
ПАЦИЕНТ СКОРЕЕ ЖИВ
«НАШИ» МИНИ-БАЙКИ
HONDA CB750, КОТОРЫЙ ИЗМЕНИЛ МОТОМИР
АВСТРАЛИЙСКИЙ КРЕСТ ДЭЙВА БАРРА
ЦЕПНОЙ «ДНЕПР»
НОВЕНЬКИЙ В РОСМОТОПРОМЕ
НАШ КОНКУРС.
ПРИЗ – КРУИЗЕР BM
ISSN 0869-5628
05
9 770869 562049



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР
Kawasaki
ПРОДАЖА • СЕРВИС • ЭКИПИРОВКА • TRADE-IN
Комплектующие
Моторезина
Аксессуары
Запчасти
Масла
www.mr-moto.ru
e-mail: mrmoto@mail.ru
Mr. Moto
salon
НОВЫЕ И СЕКОНД-ХЭНД
МОТОЦИКЛЫ И СКУТЕРЫ:
SUZUKI • KAWASAKI
HONDA • YAMAHA
Ninja
ZX-10R
г. Санкт-Петербург, ул. Дибуновская, 37, литера А, т.: (812) 431-1118/1122, т./ф.: (812) 431-0163
Москва, ул. Эйзенштейна, 1, м. «ВДНХ», подземная автостоянка возле памятника «Рабочий и колхозница», т.: (095) 181-2028/4255, т./ф.: (095) 187-6334
First Racing
одежда
YUASA
аккумуляторы
KINGS TIRE
качественная и недорогая резина
DUNLOP
резина от мирового лидера
Vesrah
расходные материалы
uvex
одежда и аксессуары
Наши региональные представители:
Москва: Сокольническая площадь, д. 9, магазин «Зенит», тел.: (095) 268-6065, 269-3764 • Сокольническая площадь, д. 4, магазин «Галерея спорта» пав. № 20, тел.: (095) 268-9908
• ул. Авиамоторная, д. 47, «Мотомагазин на авиамоторной», тел.: (095) 273-0691 • Санкт-Петербург: ул. Дибуновская, д. 37, литера «А», тел.: (812) 431-1118, 431-1122
• Тверь: ул. П. Савельевой, д. 62, «АвтоМотоМагазин», тел.: (0822) 56-3703, доб. 28

Журнал МОТО
№05 (140)/2004
Издается с 1991 г.
Учредитель – ОАО «За рулем»

«МОТО» magazine
№05 (140)/2004
Issued since 1991 by «ZaRuliom» Publishing House

Тираж номера Circulation 89 000 экз.


Сертифицирован Национальной тиражной службой России
The circulation is certified by the National Circulation Service

Генеральный директор ОАО «За рулем»
Валерий ПУШКОВ
Главный редактор
Максим ЮРЧЕНКО
Editor-in-Chief
Maxim YURCHENKO
Зам. главного редактора
Дмитрий ЮДИН

Наука, техника, информация
Александр ВОРОНЦОВ (зав. отделом)
Испытания
Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ
Безопасность, туризм, спорт
Иван КСЕНОФОНТОВ (зав. отделом)
Николай САМАРИН
Эксплуатация, экспертиза
Борис ДАХНОВСКИЙ
Отдел мотоциклетной жизни
Лев ГАРЯЕВ
Татьяна КОДАЧЕНКО
Оформление
Сурияна ВОЛКОВА (зав. отделом)
Наталия ДОЛГАЯ (дизайн)
Лидия ЛАЗАРЕВА (верстка)
Корректура
Татьяна КАРАГОДИНА
Перевод
Татьяна КОДАЧЕНКО
Дмитрий ЮДИН
Реализация журнала
Антонина ДИРИЧЕВА
тел.: (095) 267-30-65, (095) 267-64-93

Цветоделение
Дизайн-центр «За рулем»
тел. (095) 978-21-91; факс (095) 250-26-41

Рекламное бюро «За рулем»
Семен ШАДРИН
тел. (095) 961-11-55
Александр МУХИН
тел. (095) 961-11-50

Журнал зарегистрирован 01.06.93 г. Комитетом РФ по печати, рег. №0110725
Выходит один раз в месяц.
Формат 207Х270.
Отпечатано в типографии G. Canale (Италия) компанией ОТА LLC.

Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 (Address: 10, Seliverstov per., Moscow 107045, Russia). Тел. (Tel.): (095) 207-33-49, телефакс (fax): (095) 737-41-92;
E-mail: moto@zr.ru, http://www.moto.zr.ru.


Цена журнала по каталогу «Роспечати» – 24 руб., розничная цена – свободная.
Подписка – во всех отделениях связи СНГ.
Подписной индекс по каталогу «Роспечати»: на полгода – 70594, на год – 72391.

Вниманию авторов! Для начисления авторского гонорара необходимо указать ваши ФИО, почтовый адрес (с индексом), паспортные данные (серия, номер, кем и когда выдан), ИНН, номер свидетельства пенсионного страхования, дату и место рождения, номер телефона.

В НОМЕРЕ:

ТЕХНИКА

РЫНОК





МОДЕЛИ:

МОТОКЛУБ

РЕМЗОНА

СПОРТ



ЕСТЬ ПОВОД НЕ ГОРЕВАТЬ


Фото BMW

Продажи мототехники на важнейших рынках Западной Европы и Японии, как свидетельствует беспристрастная статистика, продолжают падать. Правда, небольшой повод для оптимизма все же есть: сбыт снижается, но меньшими темпами, чем раньше. Например, в Германии в прошлом году продано 284,3 тысячи мотоциклов – на 6,3% меньше, чем годом ранее. Но вот небольшой повод для оптимизма: в 2002 году темпы падения продаж были вдвое выше.

Вот другие интересные данные из немецкой статистики. Продано 138,7 тыс. машин с двигателями рабочим объемом более 125 см³ и аж 48 100 – с моторами «больше литра». Самые популярные у покупателей мотоциклы – спортивно-дорожные (24% рынка), классические (20%) и спортбайки (17,5%). Но в хит-параде отдельных моделей лидирует туристский эндуро BMW R1150GS (6,3 тыс. машин). Кстати, BMW впервые возглавил немецкий рейтинг марок: почти каждый пятый приобретенный в ФРГ мотоцикл – баварского концерна (19,5% рынка). Далее следуют Suzuki, Yamaha, Honda. Скутер №1 (в категории «больше 50 см³») – Honda Dylan 125.

Что в других странах Европы? Если говорить о мотоциклах с рабочим объемом двигателя более 125 см³, то здесь на пятки Германии наступает Италия (130,6 тыс. машин). Вслед идут Франция (104,6 тыс.), Великобритания (90,0 тыс.) и Испания (40,7 тыс.). Последняя, кстати, демонстрирует бурный рост продаж: они возросли на 8,6%.

О Японии. В 2003 году все вместе мотоциклетные заводы страны выпустили 1830,9 тыс. мотоциклов – на 13,5% меньше, чем годом ранее.

И лишь США демонстрируют уверенный рост продаж: в минувшем году в стране зарегистрировано 996 000 новых мотоциклов – на 6,4% больше, чем годом ранее, и втрое больше, чем в 1998 году. Объем рынка растет уже 11-й год подряд! Самые активные покупатели – люди в возрасте от 40 до 49 лет.

ОБОЙДЕМСЯ БЕЗ ЗРЯЧИХ

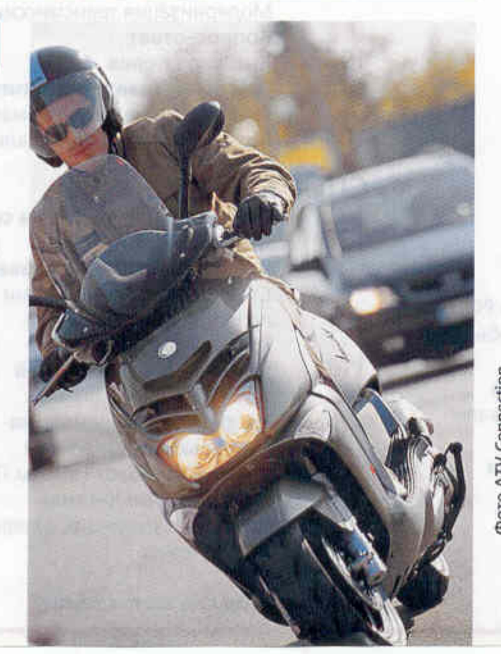
GhostRider, или «водитель-призрак» – такое имя дали роботу-мотоциклу разработчики из университета Беркли (США, Калифорния). Клич головастым прозвучал из министерства обороны: создать транспортное средство, способное без водителя проехать 200 миль (320 км) по пустыне, самостоятельно прокладывая путь. Нормальные люди кинулись проектировать махины на базе «Хаммера», огромных пикапов, а горстка новаторов-умников под руководством Энтони Левондовски выбрала два колеса. Почему? «Типичный вопрос идиотов, – огрызнулся Левондовски. – Да потому, что такая машина гораздо легче, проворнее и дешевле. К тому же никто еще не пытался научить ездить мотоцикл без водителя». Плата за оригинальность в том, что помимо навигационных систем, лазерных сканеров и мощных компьютеров-поводырей, аппарат пришлось оборудовать еще и системой стабилизации. Первые испытания, проведенные в калифорнийской пустыне, пока не обнадеживают. Впрочем, с задачей не справился и ни один из 4-колесных беспилотных аппаратов.



Фото университета Беркли

ЛЕОНАРДО УЖЕ 300

Речь идет не о великом итальянском художнике, а о скутере крейсерского класса от компании Aprilia. И не о возрасте творца, а об объеме двигателя... Машина дебютировала еще в 1995 году, но популярности не теряет: ведь она гораздо компактнее, чем лидер гаммы – скутер Atlantic. Подогревают интерес к модели ее постоянные модернизации. Так, в новом сезоне на смену 250-кубовому агрегату пришел другой с рабочим объемом 264,5 см³. 4-тактный двигатель жидкостного охлаждения оснащен 2-клапанной головкой цилиндра и карбюратором Tei Kei 4UC. Ходовая часть осталась в неприкосновенности: телескопическая вилка спереди, задняя подвеска на двух амортизаторах, дисковые тормоза на обоих колесах.


Фото Aprilia

«СУЗА» КОРОЛЕВСКОГО РАЗМЕРА



Перед вами «шпионское» фото нового большого мотовездехода Suzuki King Quad. Полноприводная спортивно-утилитарная машина получит рекордный по размерам «горшка» двигатель – 1-цилиндровый, 700-кубовый, оснащенный системой впрыска топлива. Подвеска всех четырех колес – независимая, передний дифференциал – с блокировкой. Более подробные технические данные будут обнародованы после официального дебюта аппарата.

Фото ATV Connection

ОН УЖЕ РАБОТАЕТ!

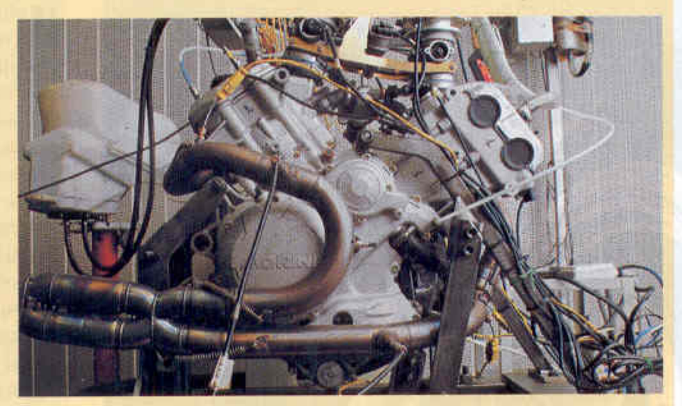


Фото Moto Morini

Новая V-образная «двойка» Moto Morini впервые «зафырчала» на испытательном стенде (на фото). 996-кубовый двигатель с углом развала цилиндров 87° выполнен «на уровне»: в нем система впрыска топлива, 4-клапанные головки цилиндров, жидкостное охлаждение. Разработкой руководит Франко Ламбертини – тот самый, который спроектировал и легендарную «двойку» 70-х годов.

Дизайном нового мотоцикла займется Лючано Марабезе – один из лучших итальянских специалистов в области создания футуристических байков и скутеров. На его счету уже почти легендарные Gilera KK/KZ, Dakota, Piaggio Sfera, Aprilia Atlantic, Moto Guzzi Breva и Griso... Предложение поработать в Moto Morini он принял с восторгом: настоящий талант время от времени меняет стиль и образ мышления.

КРАСНЫЙ ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

Жирно обводите в календаре 21 июля: это наш праздник – День мотоциклистов и скутеристов.

Год назад европейская Ассоциация мотопромышленности (MCIA) призвала продемонстрировать общественности преимущество передвижения на мототехнике. 16 июля, третья среда месяца, был назван Ride to Work Day. В названии все услышали призыв доехать до места работы на двух колесах. Народ поддержал затею! По отзывам участников акции, они меньше простояли в пробках, быстрее добрались до службы, не возникло проблем с парковкой.

Традицию решили продолжить. Каждая третья среда июля будет праздничной.

«ПРАВА» ДЛЯ ЕВРОПЕЙЦЕВ

В Европейском сообществе все сильнее тяготеют к унификации всех документов, в том числе и водительских удостоверений. Напомним, что сейчас в большинстве стран содружества для мотоциклистов принята многосложная система: «права» с категорией AM – для владельцев техники с движком рабочим объемом до 50 см³, максимальная скорость не выше 45 км/ч; A1 – рабочим объемом до 125 см³, мощностью не выше 11 кВт/15 л. с.; A2 – мощность двигателя не выше 25 кВт/34 л.с. И наконец, «открытая» категория A – ее можно получить, лишь достигнув возраста 25 лет, либо после 3-летней езды с категорией A2. Теперь надо, чтобы подобную схему приняли все страны ЕЭС. Кроме того, Еврокомиссия по законодательству предлагает внести небольшие послабления: увеличить разрешенную мощность для категории A2 до 35 кВт/47,5 л. с. и снизить необходимый для получения «прав» категории A возраст водителей до 24 лет. Правда, вводятся лимиты энерговооруженности для категорий A1 и A2 – соответственно 0,1 кВт/1 кг и 0,2 кВт/1 кг. То есть 15-сильная «125-ка» должна весить минимум 110 кг, а 47-сильный байк – по крайней мере 175 кг. Немцы предлагают установить еще и 10-летний срок действия «прав», по истечении которого надо проходить медкомиссию и передавать теоретический экзамен. Те же, кому исполнилось 65 лет, будут проходить переэкзаменовку каждые пять лет. И еще одно новшество в «европравах»: в них будет вживлен микрочип, повторяющий всю записанную в документе информацию.

КЛАСС «ПРЕМИУМ» – В РОССИИ

Компания «Автодом» – одна из тех, что реализуют технику BMW – провела в Москве презентацию новых моделей баварского производителя. В тот вечер мотосалон обрел антураж на африканские темы. Посетителей встречали чернокожие лакеи, а музыка с соло на тамтамах «усугубила» африканский колорит... Идею необычного оформления навеяла недавно прошедшая международная презентация мотоциклов-новичков в Южной Африке.

Российским журналистам представили большой эндуро R1200GS, обновленный люкс-турер K1200LT и модернизированные мотоциклы F-серии. Напомним, R1200GS продолжает традиции, заложенные популярным R1150GS, но новинка значительно легче и мощнее предшественника. Турер же стал еще «люксовее». Чего стоит электрогидравлическая подставка: нажатием кнопки «ноги» поднимают и сам «крейсер», и обоих седоков. Мощность двигателя этого мотоцикла также возросла. У байков F-серии модернизированы двигатели и коробки передач. Представители компании сообщили, что первая вновь прибывшая партия новой техники уже продана.



Фото Автодом

ТО, ЧТО ДОКТОР ПРОПИСАЛ


Фото Thames Valley

Спортивные амбиции владельцев Harley-Davidson вспыхнули с появлением революционной модели V-Rod. Крис Мотт, сервис-менеджер компании Thames Valley, одного из главных дилеров американского концерна в Великобритании, вывел новинку (разумеется, соответствующим образом «пришпоренную») на трассы британского чемпионата по дрэг-рейсингу. И занял в 2003 году второе место в категории Supertwins! Успех вдохновил его боссов, и в этом сезоне они предлагают покупателям модель Dr V-Rod (Dr – значит «доктор»), «цивильный» вариант «боевой» машины. И пусть дороги горят под его колесами! Или сами колеса.

H.-D. ПРОКОЛОЛСЯ

Harley-Davidson объявил об отзыве примерно 73 000 мотоциклов производства 2001, 2002 и 2003 годов (в основном серии Touring – Road King, Road Glide, Electra Glide). Причина – в 40-амперном предохранителе главной цепи: «по неустановленной причине» он может обесточить мотоцикл. К чему приводит внезапная остановка двигателя тяжелой машины, рассказывать излишне. Вот H.D. и приглашает всех владельцев посетить дилеров – те бесплатно заменят деталюшку.

ОБРАТНАЯ КОНВЕРСИЯ

Когда-то Эрик Бьюлл построил «стрит» из стандартного Harley-Davidson – так сказать, «перековал круизер в спортбайк». Майк Маркварт, президент компании Red-neck Engineering, предлагает обратную конверсию. Предположим, вам надоел серийный Buell. Вы покупаете набор (рама+бензобак+крылья) всего за 2995 долларов, вооружаетесь гаечными ключами, отверткой – и по прошествии некоторого времени у вас есть круизер! «Кит» предназначен для преобразования Buell с моторами старого образца (до 2001 года). И круизер, между прочим, получится не какой-нибудь – спортивный!

Фото Easyriders

ДОЖДАЛИСЬ 5-СТУПЕНЧАТОЙ КП!

Ирбитский мотозавод как никогда близок к осуществлению давнишнего замысла – установке 5-ступенчатых КП на свои мотоциклы: спроектированы два варианта таких коробок. Первый: КП сохраняет валы серийного агрегата, но в нее введен новый механизм переключения, обеспечивающий возможность включения 5-й передачи движением педали сразу после 4-й (а не отдельным рычагом). Узел получился длиннее на 8 мм, что позволяет устанавливать его в серийную ходовую, всего лишь изменив карданный вал.

Второй вариант коробки – с пусковым валом и механизмом заднего хода новой конструкции, что потребовало изготовить совершенно новый картер, крышку и все «внутренности». По габаритам она существенно длиннее серийной (а сами шестерни с более широким венцом), поэтому установить ее в существующую раму не представляется возможным. Однако КП унифицирована по присоединительным размерам с двигателями прежних выпусков.

РАЗГУЛ ФАНТАЗИИ ОГРАНИЧЕН

Украина – единственная страна в мире, где до недавнего времени были уравнены в правах номерные знаки семи различных стандартов: трех советских (начиная с выданных полсотни лет назад) и четырех украинских. И вот введены новые, исключающие предыдущие. Они с двумя голограммами: одна подтверждает подлинность номерного знака, вторая – соответствие транспортного средства экологическим нормам.



Номера для мотоциклов, мотороллеров и мотоколясок сохранили прямоугольную форму с цветами национального флага, гербом и буквами «UA». Надписи расположены в три ряда: одна или две буквы кода региона в верхнем, четыре цифры в среднем и две буквы серии в нижнем.



Самое интересное: украинским мотоциклистам разрешили использовать и индивидуальные номерные знаки – изготавливаемые по заказу. Фантазия байкеров ограничена количеством разрешенных знаков – их может быть от трех до пяти, включая одну цифру. Индивидуальные номера действительны только на территории Украины.

По сообщениям компаний-производителей, а также CNN, IVM, JAMA, Easyriders, ATV Connection и корреспондентов «Мото».



МИНЗДРАВ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

Александр ВОРОНЦОВ, фото Honda

ДЛИННЫЙ И НИЗКИЙ

HONDA VT750C4 SHADOW: В СТИЛЕ LONG&LOW

Круизеры средней величины нынче не слишком-то популярны. Тем не менее, ниша не пустует, и покупатель найдет в ней интересные для себя варианты выбора.

Прежде всего, от японского «квартета»: Honda VT750, Kawasaki VN800, Suzuki VL/VZ800, Yamaha XVS650. Англичане предложат «американизированные» Triumph Bonneville, итальянцы выкатят Moto Guzzi Nevada 750, да и немцы, если хорошо попросить, на BMW R1200C установят 850-кубовый мотор. В том же ряду и обновленный Harley-Davidson Sportster... И нам, россиянам, есть что показать: «Урал-Волк».

Уж не он ли так обеспокоил заправил концерна Honda, что они отдали команду срочно модернизировать среднеразмерный Shadow, попутно заимствовав некоторые технические решения у российского конкурента? До сих пор привод карданным валом в 750-кубовом варианте японцы не применяли...

Шутки шутками, а изучение новшеств в конструкции VT750 не только интересно, но и поучительно. Ибо прекрасно иллюстрирует тот тезис, что «есть мотоциклисты и мотоциклисты, и не путайте одних с другими». Для первых кайф – в отчаянной борьбе за выживание – равно с мотоциклом и дорогой, другие же – любители неспешно смаковать процесс.

Итак, проверенный временем 750-кубовый V-Twin (дебютировавший – страшно сказать! – аж в 1982 году). Он с жидкостным охлаждением, 3-клапанными головками цилиндров и двумя свечами на цилиндр. В новом исполнении аппарат оснащен одним карбюратором, пришедшим на замену двум, тем, что «по классике» устанавливали в предшественниках. Это однозначно говорит о том, что «веселой» работы «на верхах» вы от него не дождетесь. Зато возросли тяга на малых оборотах и динамика разгона «от нуля». И правильно: зачем байкеру гонять как угорелому? Увеличена площадь ребер на цилиндрах. Радиатор же расположили между передними трубами рамы (взглянешь сбоку – полная иллюзия «воздушки»).



Панель приборов на бензобаке старомодно скупа на информацию. И еще о стиле: держатели руля приварены к трубе и закреплены в траверсе на резиновых блоках.

Усерднее всего конструкторы поработали над тем, чтобы уменьшить размеры головок цилиндров. Зачем? Да чтобы пониже провести верхнюю несущую трубу



Новая Honda VT750C4 Shadow с набором заказных аксессуаров (ветровое стекло, багажные кофры, дуги и т.д.).



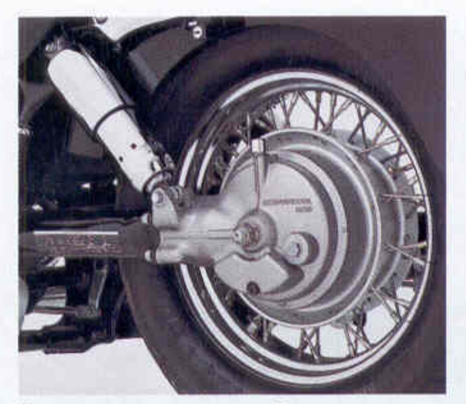
Прежняя модель VT750C2 – упражнение «найдите десять отличий» от новой. Может, и найдете.

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА HONDA VT750 SHADOW 2003 И 2004 ГОДА

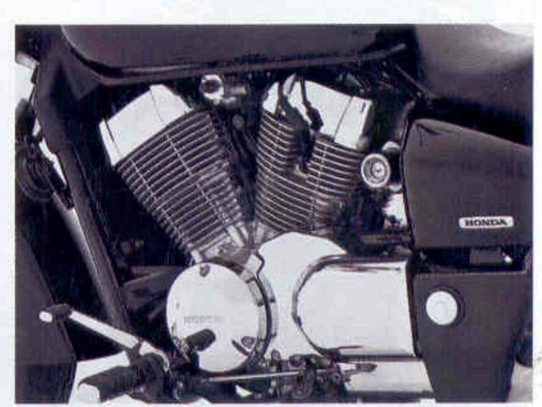
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Модель	Honda VT750C2 Shadow	Honda VT750C4 Shadow
Модельный год	2003	2004
Сухая масса, кг	229	238
Длина, мм	2455	2505
База, мм	1615	1639
Высота по седлу, мм	700	658
Вылет, мм	156	160,9
Наклон рулевой колонки, град.	33,9	34
Объем бензобака/резерв, л	14/4	14/4
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип	2-цилиндровый, V-образный (угол развала 52 градуса), 4-тактный	
ГРМ	OHC, 3 клапана на цилиндр	
Рабочий объем, см³	745	745
Размерность, мм	79x76	79x76
Степень сжатия	9,0	9,6
Макс. мощность, л.с. при об/мин	45/5500	46/5500
Макс. крутящий момент, Н.м при об/мин	63/3000	64,2/3000
Система питания	2 карбюратора ⌀34 мм	1 карбюратор ⌀34 мм
Охлаждение	жидкостное	жидкостное
Система запуска	электростартер	электростартер
ТРАНСМИССИЯ		
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне	
Коробка передач	5-ступенчатая	
Главная передача	цепью	карданным валом
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Рама	дуплексная, стальная	
Передняя вилка	телескопическая	
Диаметр несущих труб, мм	41	41
Ход колеса, мм	130	116
Задняя подвеска	маятниковая, с двумя амортизаторами	
Ход колеса, мм	90	90
Тормозная система	раздельная, гидравлическая/механическая	
Передний тормоз	296-мм диск, 2-поршневая скоба	
Задний тормоз	180-мм барабанный	
Передняя шина	120/90-17	120/90-17
Задняя шина	170/80-15	160/80-15

рамы. Это конструкторам удалось, благодаря чему они сумели снизить высоту седла до 658 мм – это на 42 мм ниже, чем у предыдущего аналога – модели VT750C2. Одновременно растянули базу, и машина вышла в канонах стиля long&low – «длинный и низкий». Самое же существенное отличие от предшественника – привод на заднее колесо не цепью, а карданным валом (он скрыт в левой трубе маятника).

Ходовая часть – подлинное ретро: нерегулируемый «телескоп» спереди, традиционная маятниковая подвеска сзади (изо всех регулировок – лишь предварительное поджатие пружин), спицованные колеса, передний тормоз – дисковый, задний – барабанный (!). Не говорите, что Shadow допотопный: машину и создавали для езды «без напряга», так что и этого «набора из дедушкиного сундучка» вполне достаточно. Тем более, что Honda все-таки расщедрилась на одну электронную «примочку» – новейшую противоугонную систему с микросхемой в ключе зажигания.



В левом пере маятника задней подвески скрыт карданный вал.



V-образная «двойка» производит впечатление «воздушки».

Зато богат список заказного оборудования: ветровое стекло, кожаные багажные кофры, спинка для пассажира, всяческие хромированные дуги… Взглянув на этот перечень, покупатель не почувствует себя обделенным. И это правильно: о его интересах производитель обязан печься неусыпно. Тем более, что круизеры средней величины нынче не шибко популярны.

Роланд БРАУН, Великобритания, фото DOUBLE RED

РАЗМЕР XXXL

KAWASAKI VN2000, круизер

Год выпуска **2004** | Двигатель **2053 см³** | Мощность **102 л. с.** | Масса **340 кг** | Ориентировочная цена **€18 500**



В то время как спорт-байки мощнеют и легчают, круизеры растут в размерах.

Это особенно ценят в Соединенных Штатах: здесь становится все больше больших людей – в буквальном смысле. У американцев уже и чизбургеры тройные – оттого и появились штаны размера XXXL, и военные транспортные средства мамаши приспосабливают под перевозку чад в школу (это я о «Хаммерах»)… Все веду к тому, что появление 2-литрового Kawasaki в Штатах, скорее всего, вызовет у граждан страны чувство глубочайшего удовлетворения. А панику – в стане Yamaha и Honda, где производят Warrior (1670 см^3) и VTX (1800 см^3). Конкурент-с! Да и сама по себе величина – 2053 см^3 рабочего объема Vulcan'a (так называется машина на рынке США) – ого-го! Звучит! Выглядит! Впечатляет! В борьбе имиджей – сильнейший ход! Ведь «за два литра» – это гораздо больше, чем средний объем автомобильного двигателя! Пусть не в Америке, но, по крайней мере, в большинстве стран.

Новая «Кава» велика не только по объему двигателя. Слонопотам весит 340 кг при длине более 2,5 метров. По весу, считай, – пара ZX-10R. И, заметьте, объем каждого из цилиндров VN больше, чем целой четверки той же 10R. И, что до величия (уже не о размерах речь), этот аппарат отнюдь не VN1600, переживший всего лишь «операцию» по увеличению объема, а абсолютно «с нуля» новая машина. Смотрите, привод клапанов – толкателями, а угол развала цилиндров – 52°. Не 45°, но налицо «харлеевское» влияние. Оребрение цилиндров намекает на «воздушность» мотора, однако охлаждение – жидкостное. Неизбежной вибрацией «занимаются» балансирные валы и переднее крепление двигателя – оно включает сайлент-блок. Главная передача – ремнем, а не карданным валом, как на предыдущем VN. Чем «кавасаковские» инженеры как бы напоминают: некоторые модели компании начала 80-х оснащались именно ремен-



ным приводом, так что это не какой-то там автоплагиат. Форма байка – абсолютно традиционный американский круизер, над ним как следует поработали стилисты компании… Далее описывать не буду – неблагодарное это заня-



тие. Смотрите на фото сами – все видно. Хочу только сказать о том, что не разглядите: хромировка очень качественная!

Настолько, что усевшись в низкое (680 мм) седло, я сколько-то минут глаз не мог отвесть от величественного блеска деталей… Но необходимость воспользоваться сим мамонтом по прямому назначению вернула в жестокую реальность: операция снятия с боковой подставки и приведение VN в вертикальное положение может спровоцировать грыжу. Однако обошлось без медпатологий.

А вот на ходу Vulcan после надрывных потуг с ним, спящим, удивительно легок. Вес гиганта как бы испаряется: мягко настроенный двигатель и «растянутое» шасси создают условия для «нежной» езды. Характерный выхлоп V-твина заставляет признать, что среди японских производителей Kawasaki лучше других «аранжирует» эту музыку, правда, явно на грани шумовых ограничений.

Трогаясь с места, я обнаружил, что рычаг сцепления очень «легкий», следом – что невероятно большой крутящий момент позволяет избегать лишних переключений передач. Мне понравилось



Т-образный поршень Ø 103 мм – необычное решение.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	Kawasaki VN2000
Модельный год	2004
Сухая масса, кг	340
База, мм	1735
Высота по седлу, мм	680
Вылет, мм	182
Наклон рулевой колонки, град.	32
Объем бензобака, л	21
Макс. скорость, км/ч	190
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	2-цилиндровый, V-образный (52°), 4-тактный
ГРМ	OHV, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см³	2053
Размерность, мм	103/123,2
Степень сжатия	9,5
Макс. мощность, л.с. при об/мин	102/4800
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	177/3200
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	5-ступенчатая
Главная передача	ремнем
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	дуплексная, трубчатая, стальная
Передняя вилка	телескопическая
Диаметр несущих труб, мм	49
Ход колеса, мм	150
Задняя подвеска	маятниковая, с регулируемым моноамортизатором
Ход колеса, мм	100
Тормозная система	раздельная, гидравлическая
Передний тормоз	2 диска Ø 300 мм, 4-поршневые скобы
Задний тормоз	диск Ø 320 мм, 2-поршневая скоба
Колеса	литые
Передняя шина	150/80R16
Задняя шина	200/60R16

пользоваться двуплечим рычагом КП, хотя, признаюсь, несколько раз с непривычки запутался в скоростях.

Ускорение по прямой впечатляющее для такого тяжелого байка. Вместе с тем, от руля «не отрывает», чего, в принципе, от 2-литрового мотора можно ожидать.

Да, в общем-то, длинноходный двигатель и крутится только-то до 5000 об/мин, – тогда и срабатывает ограничитель (по данным производителя, поскольку тахометра на «приборке» нет). Максимальная скорость – около 190 км/ч. Не пытайтесь оценивать, много это или недостаточно: для круизера этот показатель принципиального значения не имеет, гораздо важнее, что VN стабильно едет на 110 км/ч. При этом вибрации совсем незначительны, а запас мощности и момента «еще очень и очень». Система впрыска чутка и отзывчива на шевеления ручки газа, допустишь резкие движения – это не вызывает провалов в работе двигателя. А при сбросе газа ременная передача сглаживает рывки.

Подавляющую часть пути я не пытался разгоняться слишком уж быстро – и с комфортом все было в порядке, несмотря на «раскрытую» посадку. Ростом я высок,



«Распиленный» мотор.





Эти две трубы звучат «правильно».



Площадки для ног большие – в этом есть плюсы и минусы.

так что вертикальная посадка на большинстве круизеров через некоторое время в пути становится для меня неудобной. Этот Kawasaki не стал исключением. Вот я и радовался всякой возможности размять ноги на каждой остановке в нашем 250-километровом путешествии. Еще одно наблюдение, немаловажное для таких же, как я, верзил: площадки для ног здесь обширные, что, понимаю, для большинства – благо. Что же до лично моих ощущений, то мне никогда не нравилось поднимать правую ногу, чтобы нажать на педаль заднего тормоза.

Характеристики ходовой части как-то очень ладно подходят для этой большой и тяжелой машины. Тормоза? Они мощные, упрекнуть их не в чем. Подвески работали тоже вполне прилично, хотя хода их не больше, чем у других круизеров. VN2000 хорошо (опять-таки, для круизера) управляется и на извилистой дороге. Что еще раз выделяет доминирующее качество машины – ее потрясающую устойчивость. Понятное дело, это вполне естественно для столь длинного и низкого байка. Молодцы спецы по эргономике – сделали руль достаточно широким, иначе весьма тяжело было бы заставлять «Каву» поворачивать.

Толстые 16-дюймовые шины Bridgestone (заднее – аж 200 мм!) обеспечивают более чем достаточное сцепление с дорогой. Несмотря на то, что даже небольшой наклон в повороте может вызвать касание подножек об асфальт, величина клиренса, считаю, выбрана абсолютно разумно для большого круизера. Неудобство состоит только в том, что нет никакой возможности проходить повороты быстро. Не в шинах дело – они еще оставляют «запас по наклону», но, как уже говорил, железо подножек начинает скрести по асфальту.

А вот медленное маневрирование VN удавалось намного лучше, чем я ожидал. Длина круизера, его низкий центр тяжести, «легкие» органы управления и толстые шины обеспечивают ненапряженное балансирование. Только одно замечание будущим владельцам: на светофоре советовал бы держать всю эту величавую благодать строго вертикально. И не стоит парковаться «носом к бордюру»: у «Кавы» нет заднего хода, а толкать ее – человеческих сил может и не хватить: не ровен час надорвешься. Вот тебе и еще один шанс получить грыжу.

Но важно – важное: VN2000 – настоящий стильный круизер, на нем легко и приятно ездить. Вот только стоит новинка довольно дорого. Правда, по меркам японских круизеров и представлениям о ценах европейцев. Американцы сходят с ума по-своему, для них XXXL, в том числе и в ценовом смысле, перестало быть чем-то умопомрачительным. ⏮



Ременная главная передача отнюдь не привилегия H.D.

Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ, фото Дмитрия ИВАЙКИНА

ПЛОД ЗРЕЛЫЙ

APRILIA Atlantic 200, скутер

Год выпуска **2003** | Двигатель **198 см³** | Максимальная скорость **125 км/ч** | Масса **160 кг** | Ориентировочная цена **€5340**



Две модели скутеров среднего класса – Atlantic 125 и 200 появились и на российском рынке. Познакомимся с тем, который помощнее.



«Приборка» функциональна и приятна глазу.

Удобная форма седла, формирующая классическую посадку с небольшим наклоном корпуса вперед, широкий и послушный руль, «бардачок» автомобильных размеров – все это внушает доверие к скутеру, хотя я еще стою рядом. Вижу, что продуманно расположены и зеркала заднего вида: они вынесены далеко вперед и чуть ниже уровня глаз водителя. По практике знаю, это удобно: беглого взгляда достаточно, чтобы «сканировать» ситуацию за спиной. Впрочем, если не корректировать «угол атаки» зеркал, одинаково хорошо ориентироваться в городе и на шоссе не получится: возникнут «мертвые зоны».

Atlantic «смотрится». Это не только эмоциональная оценка, но и сугубо практическая: он заметен издалека. В том числе и в темноте. Огромные светотехнические приборы – две фары головного освещения и интегрированные в корму большие задние фонари светят мощно. А приборная панель придает экипажу уют и в то же время отчетливо, ясно сообщает кучу полезной информации. Вы оцените и то, что дополнительная контрольная лампа сигнализирует: не убрал центральную или боковую подставку! Сразу отмечу, что устанавливать или снимать с них скутер под силу и девчонке. Но если уже совсем «лениво», можно воспользоваться и боковой подставкой.

Блуждать на Atlantic по городу – сплошное удовольствие. Его вес совсем не чувствуешь – целиком отдаешься движению.

Басовито работает двигатель. Мотор приятен еще и тем, что в нем нет ни суматохи, ни «недозрелости» «полтинников», а для своих 200 см³ он демонстрирует абсолютно ожидаемую тягу. При повороте ручки газа на приличный угол происходит динамичный рывок, и только когда стрелка спидометра «доедет» до отметки 80 км/ч, вариатор «уходит» в «прогулочный» режим.



Быстро достать самое необходимое или заправить скутер бензином несложно: все под рукой.



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Год дебюта	2002
Снаряженная масса, кг	370
Габариты, мм	2100x900x1400
База, мм	1470
Высота по седлу, мм	790
Макс. нагрузочный вес, кг	210
Объем бензобака/ резерв, л	10,5/2
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	4-тактный, 1-цилиндровый
Рабочий объем, см³	198
Диаметр цилиндра x ход поршня, мм	72x48,6
Степень сжатия	11,5
Охлаждение	жидкостное
Система питания	карбюраторная
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	автоматическое, центробежное
Главная передача	вариатор
Передаточное отношение	21,05–7,37
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	дуплексная, стальная
Передняя подвеска	телескопическая вилка Ø 35 мм, ход 105 мм
Задняя подвеска	блок двигатель – трансмиссия, ход 110 мм
Тормозная система	комбинированная
Передний тормоз	диск Ø 240 мм, 3-поршневая скоба
Задний тормоз	диск Ø 190 мм, 2-поршневая скоба
Передняя шина (давление, атм.)	110/90-13 (2,1–2,2)
Задняя шина (давление, атм.)	130/70-13 (2,2–2,4)

Но я чувствую: двигатель не выкладывается «на все сто». Он и рад бы, однако так уж настроен вариатор, да и сопротивление воздуха не позволяет развить большую скорость.

Но не ропщу: благодаря высокому ветровому стеклу и обширному переднему обтекателю водитель полностью защищен от ветра, дождя и грязи. Даже камень, вылетевший из-под колеса идущего впереди мини-вэна, скорее повредит облицовку скутера, нежели лицо или ноги.

Кстати говоря, ногам свободно. Длинная и широкая площадка для стоп позволяет конечностям не устать в дороге, менять положение – от «эндурного» до «чопперного». Переезжал трамвайные пути – привстал, при жестком торможении – вытянул вперед, уперся в «щит» и сдержал свой вес ногами.

Убедительный атрибут безопасности – комбинированная тормозная система Atlantic. Работая в паре с «заточенными под асфальт» подвесками, она действует настолько прогнозируемо и эффективно, что ее характеристики я бы сопоставил с показателями «породистых» спортбайков. Думаете, я преувеличиваю? Сами сравните. До полной остановки со скорости 60 км/ч Yamaha R6 требует 12,2 метра, Suzuki GSX-R1000 – 10,9 метра. А мой подопечный – всего 9,9 метра. Сухая масса обоих сопоставима с «априлиевской». Тормоза Atlantic образцовые: разброс результатов длины тормозного пути в десяти попытках не превышал 20 см!.. Теперь убедились?! Лучший в этом отношении аппарат мне приходилось видеть только однажды и, кстати, тоже

СТРАХОВАНИЕ И НАЛОГИ	
Стоимость обязательного страхования (ОСАГО)	1200 руб.
Сумма ежегодного дорожного налога	210 руб.
Цена тестируемого мотоцикла	€5340
ГАРАНТИЯ/СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ	
Гарантия	1 год
Межсервисный пробег	6000 км

APRILIA Atlantic 200, скутер

ТЕСТ-ОЦЕНКА*

APRILIA Atlantic 200, скутер



ДВИГАТЕЛЬ

Его мощности с запасом хватает для того, чтобы держать темп дорожного движения в городе. Если же вы живете за городом и привыкли, направляясь на работу, ездить по магистрали в крайней левой полосе, то и тогда не почувствуете себя обделенным.



СРЕДСТВА БЕЗОПАСНОСТИ

Эргономика водительского места – без замечаний. Шины гарантируют надежный контакт с дорогой. Тормозная система – вне критики.



ПОДВЕСКИ И ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Внушительный дорожный просвет и высокопрофильные шины делают скутер «своим» в России: с ними, если придется, и с бордюра спрыгнешь, и если с ходу в яму угодишь, совсем не опасно. А вот подвески жестковаты – они почти спортивные. Так что если покрытие не идеально, приходится снижать скорость и осторожничать.



ТОРМОЗА

Кто-то скажет, что нет в них ничего особенного. Но, поездив, и скептик не решится утверждать, что они ущербны.



УПРАВЛЯЕМОСТЬ

Аппарат ведет себя безукоризненно и в «медленных», и скоростных поворотах. Он подвижен в городе и устойчив на шоссе.



КОМФОРТ ПИЛОТА

В этом отношении скутер соответствует лучшим образцам.



КОМФОРТ ПАССАЖИРА

Размеры седла для «второго номера» позволяют сидеть на нем свободно. Одно замечание: площадка для ног пассажира могла быть шире и длиннее.



ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ

Ручка газа «спокойная», «не острая». Рулевые переключатели с надежной фиксацией в крайних положениях. Расположение зеркал заднего вида не без недостатков.



ПРИБОРЫ И ОСВЕЩЕНИЕ

Богато оформленная приборная панель "транслирует" всю необходимую информацию. Ближний свет хорошо освещает обочину, он умеренно мощный. Дальний позволяет ездить ночью с приличной скоростью.



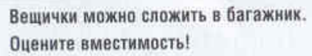
ЦЕНА

Говорить о том, что она завышена, нет оснований. Но нельзя не сделать оговорку: качество изготовления и подгонки некоторых наружных пластиковых деталей оставляет желать лучшего.



*По 5-балльной шкале.





Вещички можно сложить в багажник. Оцените вместимость!



Вот тебе на: комбинированная тормозная система щеголяет армированными шлангами, а вот контур переднего – с обычным резиновым.

у Aprilia – в аналогичной по классу и назначению модели Scarabeo 200. Ее тормозной путь с тех же 60 км/ч составил 8,4 метра. Но здесь нужно сделать оговорку: Scarabeo на 20 кг легче.

В дорожной жизни все еще интереснее. На этом скутере-«двухсотке» я вытворял то, что ни на каком другом мотоцикле не позволил бы себе и в помине: с очень приличной скоростью входил в поворот и продолжал активно дотормаживать. Благодаря тому, что здесь низкий центр тяжести, энергоемкие подвески и шины Bridgestone Hoop (они великолепно «держат» дорогу!), совершать такие трюки на Atlantic – кайф! Если кому-то и проигрываешь на прямой, не беда: на выходе из поворота «итальянец» обязательно всем покажет свой «хвост»... Это – в городе. «Пощупал» я скутер и на загородном шоссе. При базе 1470 мм и угле наклона передней вилки 27° «макси» бодро чувствует себя и здесь... Вспомним о главном, ради чего приобретают подобные машинки: удовольствие с Atlantic вам обеспечено.

Куда поместить вещички? Отвечу: в отсек под сиденьем. В него влезут два шлема. А огромный перчаточный ящик «проглотит» дождевик, мобильник, дорожную карту и кое-что еще из предметов, нужных в дальней дороге. А коль вы путешественник обстоятельный и привыкли не ограничиваться только необходимым, на центральный туннель можно установить (приобретается за дополнительную плату) большую дорожную сумку, а сзади стильный 45-литровый съемный кейс, он не только украсит скутер, но и послужит опорой спине пассажира. Не подумайте, что это фраза списана с каталога – удобства я испытал: покатал на скутере знакомую, и это она мне сказала: удобно. Признаться, был и еще один пассажир – двухлетняя дочь приятельницы. Малышка сидела между нами, впервые в жизни каталась на мотоцикле. Моя взрослая спутница ответила на мой вопрос: нет, тесно или неудобно не было.



ИЗМЕРЕННЫЕ В ТЕСТЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Радиус разворота, м	5,5
Дорожный просвет (без нагрузки), мм	190
Дорожный просвет (при нагрузке 80 кг), мм	172

КОНКУРЕНТЫ

	MALAGUTI Madison S200	**PIAGGIO** X9200
Длина, мм	2070	2100
База, мм	1482	1500
Высота по седлу, мм	820	785
Сухой вес, кг	150	162
Мощность, л.с.	19,7	21
Рабочий объем, см³	198	198
Макс. скорость, км/ч	120	120

Жаль, что «тема» макси-скутера остается диковинной для России. Еще не прочухали ее наши сограждане, не прониклись. Поверьте, немного существует на свете двухколесных аппаратов, которые уже в заводском исполнении могли бы предложить одновременно и высокий уровень технического оснащения, достаточную динамику, а вместе с тем простоту, средства комфорта и легкость управления – все то, чем обладают скутеры среднего и бизнес-класса. Если же обратиться конкретно к Aprilia Atlantic 200, то его создатели ни на йоту не нарушили полноту этого комплекса достоинств.

Благодарим компанию **«Италмото»**, официального дистрибьютора в РФ марок «Aprilia», «Moto Guzzi» и «Benelli», за предоставленный скутер и экипировку.

MV AGUSTA ПОСЛЕ КЛИНИЧЕСКОЙ СМЕРТИ

ИНТЕРВЬЮ С **КЛАУДИО КАСТИЛЬОНИ**, ГЛАВОЙ КОМПАНИИ

То была сенсация. В конце октября прошлого года в Куала-Лумпуре, столице Малайзии, главы итальянской компании MV Agusta Group (в нее же входят Husqvarna и Cagiva) и малайзийского Proton подписали протокол о намерениях. Неожиданное соглашение заставило весь мотоциклетный мир строить догадки о будущем самой знаменитой итальянской спортивной марки.



Документ предоставлял возможность Proton, второму по масштабам производства автогиганту в континентальной Азии, приобрести у семьи Кастильони половину акций обанкротившегося производителя мотоциклов MV Agusta. Соглашение поможет MV вернуть долги (по слухам, их сумма превышает 200 млн. евро) и наладить нормальный ритм работы.

О договоренностях с Proton и о будущем MV Agusta я и расспросил 57-летнего Клаудио Кастильони.

– Клаудио, как вы могли бы охарактеризовать нынешнюю ситуацию в компании? Насколько она близка к нормальной?

– Ситуация складывается лучше, чем мы ожидали, хотя возобновить производство оказалось очень сложным делом. Из-за широкой «разрекламированности» проблем компании–поставщики комплектующих опасались отгружать детали. На сборке работа не шла, а ползла. Но этот кошмар мы уже пережили: сейчас выпускаем в день по 150 мотоциклов и уже в силах удовлетворить спрос на нашу продукцию на рынках США и Японии. К тому же ощутимо подняли уровень послепродажного обслуживания техники – это не менее важное достижение, чем восстановление производства.

– Сколько мотоциклов MV Agusta планирует выпустить в нынешнем году?

– Около 30 000, из них 15 000 – Husqvarna, 7000 – MV Agusta, остальное – Cagiva. Спрос на мировом рынке свидетельствует о некотором дефиците продукции MV, однако пока мы физически не в состоянии производить больше. Но «наращиваем мышцы»: в январе, скажем, запустили производство F4 Mille… Но если совсем откровенно, мы не то чтобы не можем производить больше, чем сейчас, – не хотим. Кто-то скажет: странная прихоть!.. Вовсе не так – это и философия, и рыночная позиция. Знаете, я с умилением и долей иронии наблюдаю за тем, как позиционируют себя в глазах мотоциклистов, покупателей наши конкуренты: хотят выглядеть так, будто каждый из них творит двухколесный Ferrari. Но то ли умалчивают, то ли забыли, что даже руководители Ferrari однажды поняли, что нельзя увеличивать производство уникальной техники выше определенного уровня. Спрос на эксклюзивную продукцию должен превышать предложение. И другая причина не впадать в конкурентную суету: если какая-нибудь мотокомпания и получит право заявить о себе как о производителе «двухколесного Ferrari или Maserati», то это будет только MV Agusta. Я не бахвалюсь – все наши конкуренты, если наберутся храбрости, скажут то же самое. Но пока мы помалкиваем и нос не задираем – прежде надо вписать новую яркую главу в историю спортивной славы марки, в условиях ограниченного производства мотоциклов обеспечить высокий уровень качества, надежности продукции. Растет технический уровень конструкции мотоциклов. Скажем, применяем уже такую сложную вещь, как изменяемые фазы газораспределения. Уникальный стиль превосходного дизайна шасси, выполненного Тамбурини, отличают наш продукт от того, что создается в Японии. Наши мотоциклы дороже, но они того стоят: мы не экономим на производстве, как японские производители.

– Когда, вы предполагаете, компания сможет выйти из-под государственной опеки, под которой находилась весь период после банкротства? И каким образом сделка с Proton поможет MV Agusta?

– Непременно хочу сказать, что правительство Италии очень помогло нам в трудный период. Можно было бы попытаться выбраться из банкротства собственными силами, но я решил принять предложение Proton. Задача не в том, чтобы найти деньги на расширение – мы и без того достигли почти идеального уровня производства. Замысел другой. Proton добился ошеломительного успеха и в Малайзии, но и, что для меня более впечатляюще, вне ее. Я имею в виду успехи дочернего предприятия Lotus, расположенного в Великобритании. Мотоцикл – предмет роскоши из сектора товаров для отдыха: он не нужен, чтобы добираться до работы. Lotus из того же сектора, только на четырех колесах. Боссы Proton прекрасно чувствуют конъюнктуру этой части рынка, потому я и расце-

нил их как идеальных партнеров для MV. И еще одно прагматическое соображение. В последние годы азиатский рынок развивается очень динамично. Вспомните, еще сравнительно недавно здесь по преимуществу пользовались спросом мопеды, позже скутеры, маломощные мотоциклы, теперь же растет потребность в мощной технике. На пару с владеющим ситуацией сильным партнером у MV Agusta появится шанс извлечь выгоду из этой тенденции на азиатском рынке, укрепить свое положение. Именно так все и произойдет – уверяю вас.

– Но почему выбрали партнера именно из Малайзии? В свою бытность главой ассоциации производителей вы наладили контакт с японскими коллегами – не выгоднее ли было договориться с кем-нибудь из них?

– Не просто тесный контакт – между нами возникла дружба! Но у Proton'а есть одно громадное преимущество – он не производит байки. Японский партнер, приобрети он сколько-нибудь серьезное влияние, не позволил бы нам сохранить отлаженный механизм работы, итальянский дух продукции и ее индивидуальность. Proton на примере Lotus продемонстрировал другой подход, замечу, в условиях полного владения компанией. Lotus остался, как и был, английской маркой, производящей высокотехнологичную и очень своеобразную продукцию.



MV Agusta F4 1000 Tamburini, новейшее творение великого дизайнера Массимо Тамбурини.

Теперь совладелец итальянской MV Agusta – малазийский Proton. Партнер обещал не мешать творить мотошедевры.

– Каким образом вы поделите сферы ответственности? Логично предположить, что Proton будет отвечать за административную сторону дела, чтобы вы вплотную занялись развитием продукции, маркетингом, сотрудничеством с создателями мотошедевров – Галлуцци и Тамбурини...

– Менеджеры Proton слишком далеки от нашего производства. Они составят стратегию развития компании, мы же сосредоточимся на создании продукции.

– Proton уже имеет отношение к миру мотоциклов – компания спонсирует команду Робертса в MotoGP. Вы уже обсуждали с Кенни Робертсом возможность сотрудничества?

– Это дело десятое. Когда окрепнем, то лишь тогда подумаем об участии в гонках, чтобы рекламировать наши мотоциклы. Когда эти дни наступят, мир Гран-при удивится, потому что мы представим не 3-цилиндровый байк, как все ожидают. Но это – будущее. Сейчас на первом плане задача совершенствования конструкции и налаживания процесса производства.

– В ваших планах нашлось место внедорожным машинам?

– Победа гонщика Husqvarna в чемпионате мира Supermoto подчеркнула превосходство марки в этом развивающемся секторе. Неожиданный уход ведущего конструктора Мачи и его группы в Aprilia никоим образом не повлиял на авторитет наших изделий. Мы нашли замечательную замену в лице Романо Альбесиано. Тот, кто сконструировал шасси гоночного байка Cagiva 500 Grand Prix, достигнет цели и в секторе внедорожников! Что же касается Husqvarna, то здесь главная цель – вернуть престиж марке на рынке внедорожников. Она существует 100 лет – это самая именитая, равно как и титулованная марка в истории гонок. Мы поступим с ней так же, как и с MV, – ограничим «тираж»: не будем выпускать больше 20 000 мотоциклов в год, даже спустя десять лет.

– Включая 2-цилиндровый ряд моделей? Это я спрашиваю в связи с дебютом Aprilia 450 MX/Supermoto с V-образным двигателем, разработанным инженером Мачи?

– Это – детали. Я считаю, что любые действия в ближайшем будущем на рынке внедорожников следует предпринимать с большой осторожностью. Особенно в отношении того, что может удорожить производство и стоимость продукции. Судите сами, нынче 85% продукции нашей компании и KTM – байки, которые в той или иной форме участвуют в соревнованиях. Эта техника недорогая. Если позволить цене в магазинах и затратам мотоциклистов на содержание байков вырасти (что вполне может случиться), то клиентская база сократится, снизится популярность внедорожного сектора. Народ не готов платить больше. Я очень обеспокоен вероятностью увеличения затрат, которую способна спровоцировать концепция V-образных двигателей. Если потребуется их производить, то, чтобы не утратить верховенство во внедорожном секторе, мы пойдем на это. Однако захотят ли подобного рода изменений любители внедорожников?

– Каким вы видите будущее MV Agusta через год и больше?

– К концу 2004-го ситуация стабилизируется, мы достигнем выпуска 7000–8000 высококачественных 4-цилиндровых мотоциклов в год. Через пять лет объем производства останется тем же. MV Agusta укрепит свои позиции, предложит покупателям мотоциклы с эксплуатационными свойствами высочайшего уровня. Но задача всех задач, во всяком случае для меня, – заставить покупателей наших машин улыбаться от наслаждения, когда они поедут на хороших мотоциклах, и гордиться тем, что владеют частичкой мотоистории Италии.

Интервью провел **Алан КАТКАРТ**, Великобритания,
фото **Киоши НАКАМУРЫ**

Производство техники развернуто в Калининграде на предприятии новичка росмотопрома – компании «БалтМоторс»

Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ, фото Георгия САДКОВА

ПЕРВЫЙ РОССИЙСКИЙ «КИТАЕЦ»

BM Galaxy 125, скутер

Год выпуска **2004** | Двигатель **124,6 см³** | Мощность **7,9 л. с.** | Масса **130 кг** | Макс. скорость **85 км/ч** |

Ориентировочная цена **$1700**



Даже не спрашиваю, а утверждаю: каждый готов ездить на мотоцикле любого происхождения, пусть на тайваньском, танзанийском, да хоть бы произведенном в Антарктиде – лишь бы служил исправно, не хуже японского. Согласен на российский китайского происхождения – как вот этот.

Скутерок приятный, выглядит современно. Завелся с первого «пинка» и негромко затарахтел своим четырехтактным двигателем. Слышу, что слегка «плавает» на «холостых», отплевывается, отдавая дрожью в руль, дрожит и задний амортизатор – его пружина нещадно бьет о направляющую стойку. Стоило мне добавить оборотов – вибрация исчезла.

Еду! Высовываюсь на дорогу, оглядываюсь, ловлю «окно» в автомобильном потоке и «вливаюсь». К пижонам себя не отношу, но когда на тебя глазеют, растопырив глаза и рот, – это приятно. Скутер, вижу, нравится всем, даже злому гаишнику: он, старый знакомый,



как водится, пригрозил мне «палкой», что в переводе означает: не шали, скорость не превышай. Он прав, но никто не запретит мне шнырять между автомобилями. Я это умею, если то же «умеет» «табуретка», для чего ей нужен хороший запас мощности и адекватные тормоза. На тормоза этого скутера можно положиться, и хотя передний дисковый, а задний барабанный – еще не совсем готовы к моим выкрутасам, постепенно притеревшись, они делают тормозной путь короче, а мое настроение игривее. И если бы задний тормоз был дисковым, а привод к нему не тросовым, а гидравлическим, я бы с удовольствием похвалил бы эти тормоза за эффективную работу и высокую информативность... Пока, увы, – только четыре балла из пяти возможных.

Примерно то же скажу о трансмиссии, а точнее – о настройках вариатора, который, по моим ощущениям, не дает двигателю как следует раскрутиться во время разгона и «придерживает» мотор на неоправданно низких оборотах. Но четырехтактник молодец, не сдается – уверенно «вытаскивает» скутер с низов и поднимает стрелку тахометра до 7000 об/мин. А это, между прочим, 90 км/ч, которых для многих с запасом хватит не только в городе, но и на шоссе, если соберетесь на дачу, например.

Даже если она за сотню километров, на Galaxy путь еще и выгодно проделывать: бензина скутер «кушает» в три, а то и четыре раза меньше, чем любой автомобиль, а про максимальную скорость и неплохую динамику уже говорил. Отвозить любимую тещу – это на любителя, но если мотануться за город на часок-другой – и не раздумывайте: поспеете вернуться вовремя. Пробок машинка, как выяснили, не боится, в случае чего – съедешь с дороги, благо клиренс позволяет, а шины и подавно (ведь рисунок, как у эндуро). Смело съезжай с обочины, а то и поезжай по полю – только дыши глубже, а то в городе не надышишься. Я надышался, удовольствие получил.

А что под седло сложить не удастся, то можно поместить в задний кофр: он входит в стандартное оснащение. Большой такой... Только крепится по-дурацки – того и гляди отвалится. Если взять в руки дрель и кое-что в креплении переделать, чтобы держался «мертво», – тогда сможете оставлять его на улице спокойно, не переделаете – сопрут. Да и пассажиру облокачиваться на него просто

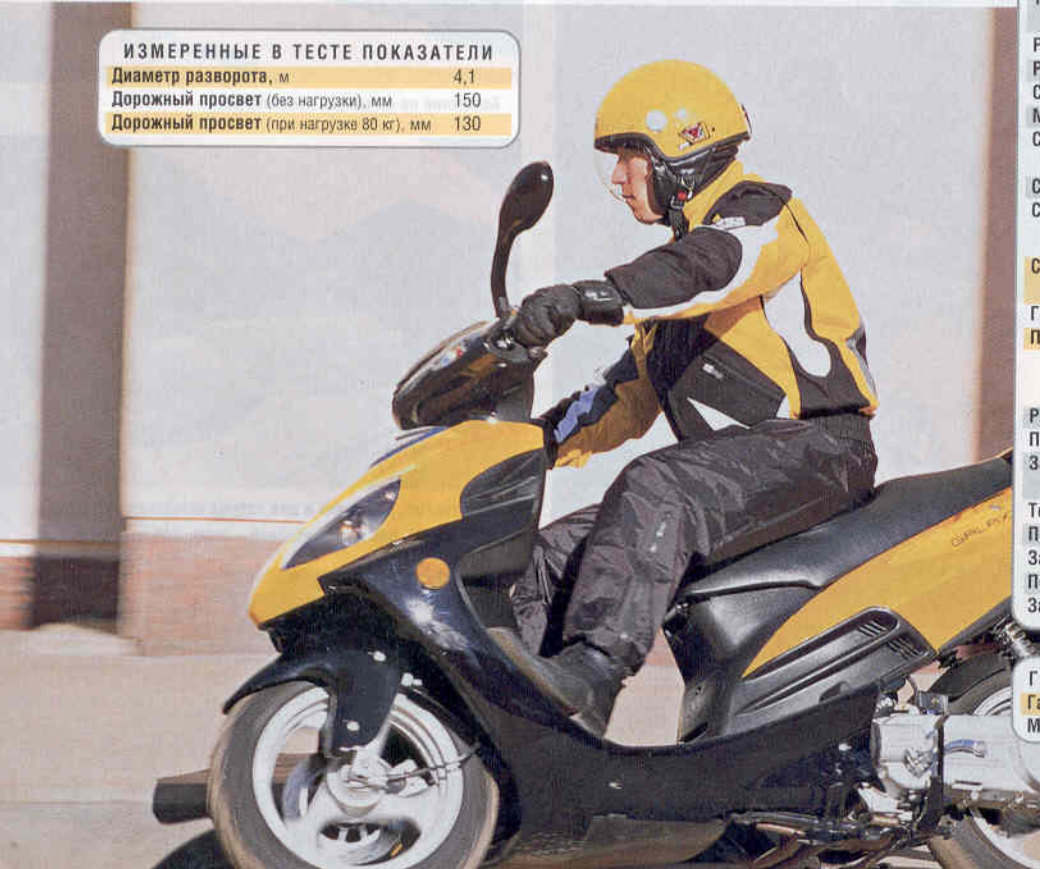


ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	BM Galaxy 125
Модельный год	2003
Сухая масса, кг	130
Габариты, мм	1950/720/1100
База, мм	1345
Макс. нагрузка, кг	150
Объем топливного бака, л	6,0
Средний расход топлива, л/100 км	2,5
Макс. скорость, км/ч	85
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	1-цилиндровый, 4-тактный
Рабочий объем, см³	124,6
Размерность, мм	52,4x57,8
Степень сжатия	9,2
Макс. мощность, л. с.	7,9
Система охлаждения	воздушная, принудительная
Система питания	карбюратор
Система запуска	электро- и кикстартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	автоматическое, центробежное
Главная передача	вариатор
Передаточное отношение	42/15–40/13
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	трубчатая, стальная
Передняя вилка	телескопическая
Задняя подвеска	блок двигатель–трансмиссия
Тормозная система	раздельная
Передний тормоз	дисковый
Задний тормоз	барабанный
Передняя шина	130/60-13
Задняя шина	130/60-13

ИЗМЕРЕННЫЕ В ТЕСТЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Диаметр разворота, м	4,1
Дорожный просвет (без нагрузки), мм	150
Дорожный просвет (при нагрузке 80 кг), мм	130





ГАРАНТИЯ/СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Гарантия	1 год
Межсервисный пробег	1000 км

ПОПОЛНЕНИЕ В РОСМОТОПРОМЕ

Компания «БалтМоторс» уже шесть лет занимается продажей и обслуживанием мототехники Yamaha и Bombardier в Калининградской области. Когда же появились планы собственной сборки «бюджетной» техники, поиск партнера привел к концерну Qingqi (Чинчи) – крупнейшему производителю мотоциклов и скутеров в Китае. В свою очередь, китайская компания – партнер японского гиганта Suzuki. В активе Qingqi несколько десятков моделей – от 25-кубового моторизованного самоката до 250-кубового круизера, а также несколько вариантов 4-колесных мотовездеходов. «БалтМоторс», по заверению его топ-менеджеров, способна собирать до 30 000 машин ежегодно, причем любой модификации – в зависимости от того, что востребует рынок.



опасно: кофр отвалится, твой спутник полетит вслед за ним.

Про управляемость: она весьма и весьма неплоха, не вру. Даже и забыл,



Багажник не из самых миниатюрных.



Кикстартер, равно как и два задних амортизатора (снимок внизу), для наших условий – вещи актуальные.



что еду на среднеразмерном скутере, а не на «полтиннике». Руль высокий, легкий, с ним на торможении рулишь, не сильно на него опираясь. Чтобы повернуть, руль не обязательно ворочать – достаточно «подыграть» корпусом: скутер сам заваливается в поворот, как спортбайк. Любому легко и душевно, если даже на крохотном пятачке развернешься быстро. А удобства, равно как и безопасности, много не бывает.

Хорошо бы «русский китаец» оказался еще и надежным: в рамках тест-райда (так сложилось, что испытание было скоротечным) это свойство проверить не удалось, поездить бы на «желтом» недельку-другую… Когда же узнал, что продавать его планируют по цене не свыше 1700 «зеленых», растаял: ну где еще найдешь скутер класса 125 см³ за такие деньги! Еще бы наладить техсервис, обеспечение запчастями и чтобы стоили они недорого… Тогда, считай, народная любовь и скутеру, и «БалтМоторс» обеспечена. ⏮

Благодарим компанию **«Автоконцепт»** за предоставленную экипировку.



Сергей ГЛАГОЛЕВ, фото Павла КОСОЛАПОВА

РЕЙСИНГОВАЯ БЕНЗОПИЛА



Гонки на мини-мото становятся у нас популярными: трассу можно устроить на небольшом клочке асфальта, а затраты на организацию соревнований невелики.

Но ведь стоимость импортного мотоцикла-гнома, вспомните вы, немалая – их продают по цене неплохой японской «четырехсотки»! Российские энтузиасты из фирмы «Гипербайк» задумали, дабы отказаться от импорта, собирать мини-мотоциклы сами,

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм	920x320x515
Колесная база, мм	800
Двигатель	1-цилиндровый, 2-тактный
Рабочий объем, см³	49
Охлаждение	воздушное, принудительное
Мощность, л.с. при об/мин	4,5/6500
Главная передача	цепная
Сцепление	автоматическое, центробежное
Запуск двигателя	ручной, тросовый привод
Топливный бак, л	1,5
Макс. скорость, км/ч	до 70
Размер колес:	
переднее	90/65-6,5
заднее	110/50-6,5
Передний тормоз	диск Ø 130 мм
Задний тормоз	диск Ø 130 мм
Макс. нагрузка, кг	120
Вес, кг	19



в России, при этом удержать цену в пределах 20 000 рублей. Легко сказать…

Где добыть мотор? Парни разузнали, что на первые в истории мини-мото устанавливали двигатели от бензопил. И решение нашли быстро – взяли моторчик от ручной газонокосилки. Но вот досада: рабочий объем у таких моторов – 20–30 см³, да и мощность всего до 1,5 л. с. Мало! Но настырные своего добиваются, и подходящий мотор увидели на G-scooter'е из Китая. Заказали – получили.

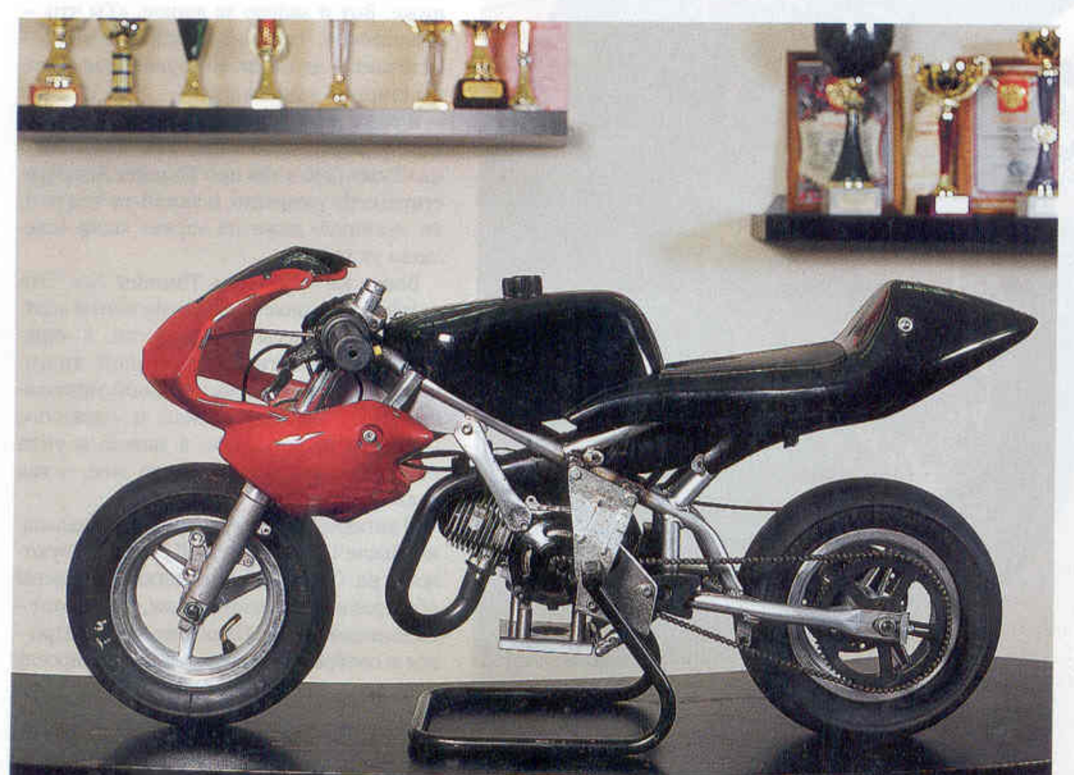
Концепцию компоновки мотоцикла подсмотрели в аналогах, в которых используются ДВС от бензопил. Взяли за образец чешский мини-мотоцикл Blata, сняли размеры. Изменили только угол наклона рулевой колонки – теперь он менее острый, как у японской Life. «Притупили» его намеренно – с расчетом на то, что «миником» будут управлять и дети.

Опыт сварки «выхлопушек» для двухтактников уже был, потому с изготовлением рамы особых трудностей не возникло. Колеса, звездочки, тормоза позаимствовали от «итальянцев».

На первых в истории мини-мото стояли моторы от бензопил. Москвичам глянулся движок газонокосилки...

И вот после всех сборок-подгонок первый экземпляр Hyper 1 на трассе! Тесты провели в начале февраля этого года в одном из московских закрытых картодромов. Мотоциклик оказался очень подвижным! Зимние тесты проходили во время тренировок участников соревнований на мини, так что возможность сравнить технику была. Двухтактный мотор Hyper 1 объемом 49 см³ и мощностью 4,5 л. с. бойко «вытаскивает» мини-байк из поворотов. При этом мощности на максимальных оборотах столько, что для гонок в «детском» классе придется установить дополнительный рестриктор на впуске. При правильном подборе передаточного отношения мотоцикл легко развивает 70 км/ч.

Конечно, 4,5 л. с. у Hyper 1 против 12 л. с. у итальянского DM – большая разница. Но ведь изначально мотоцикл строился для моносерии, в которой стандартизация техники и строгие технические ограничения сводят к минимуму превосходство спортсмена над его соперниками за счет мотоцикла. Вместе с тем, у «российского» мини-мото бесспорные преимущества: его цена (создатели добились своего) – до 20 000 рублей. Расходы на обслуживание и ремонт будут минимальными, ведь запчасти – от газонокосилок и бензопил, а их можно купить во многих специализированных магазинах по всей стране. Все это создает возможности для участия в соревнованиях, а значит, гонки станут массовыми, еще более зрелищными, а конкуренция среди спортсменов острее.



Константин БРОННИКОВ, Москва

«ГРОМОВОЙ ТУЗ», ОН ЖЕ КОЗЫРНОЙ

YAMAHA YZF1000R Thunder Ace, спорт-турист



В салонах – «голяк»: все, что крупнее 750 «кубов», «живьем» не купишь – по предоплате «выгребли». Народ по Москве мается, скулит: нигде «эрку» не достать, хотя цена на нее заоблачная – $17 000!.. Но я вас спрашиваю, она вам нужна?

«Дела давно минувших дней, преданья старины глубокой...» – снисходительно отозвался про мой Thunder Ace один не самый близкий знакомый мотоциклист со стажем вождения два (ха-ха!) года. Я сперва не ответил – не хотел «обламывать». Но он не унимался: "Что ж ты, – говорит, – поменял свою «эрку» на эти «растоптанные тапочки». Это он хотел уесть: я действительно продал R1 и теперь езжу на спорт-туристе (потому что не собираюсь «жить» только на гоночном «кольце»). Но не считаю, что мой нынешний мотоцикл хуже, а мой статус ниже. Вот и задело за живое. «Ты что, – спрашиваю, – крутой гонщик?» – «Нет, – отвечает, – но на своей «эрке» тебя с твоим старьем «сделаю».

Я тоже не гонщик, однако стаж вождения у меня побольше, так что знаю: на «Тузе» (это я так про Thunder Ace) чувствую себя уверенно, и какой-то там почти «чайник» даже на «эрке» меня «сделать» упарится.

Вовсе не «тапочки» Thunder Ace. Это комфортная ракета с оптимальным соотношением массы и мощности, в «правильном» пластике, с жесткой диагональной рамой и изумительной управляемостью. На нем можно и «отжечь», и просто прокатиться, а можно и уйти на «дальняк». На «эрке», по мне, – так только «отжечь».

Я катаюсь с девчонкой, и она не малышка. После 170 км/ч ей на R1 совсем неуютно. А на «Тузе» «двести» легко переносим оба: динамика – почти та же, а комфорт – на порядок выше. Плюс бак на 24 литра – вот и соображай, сколько я на нем проеду

без дозаправки. А что не впрыск, а четыре карбюратора, так это мне очень даже по душе. И пусть вилка не перевернутая – так ведь у меня пружины White Power! Задний амортизатор дорогу считывает просто сказочно, мне нравится.

Вот и получается, что когда после R1 купил Thunder Ace – сам себе подарок сделал. Мы с подругой пробовали по трассе «с ветерком» прокатиться – идет, как по рельсам: никаких тебе вибраций, никакого дискомфорта. А обтекатель – вообще, как в кабриолете едешь. И еще позавидуйте. Мой Thunder Ace 1999 года, я его в салоне брал новым, так вот он за 7000 км масла сожрал не больше 300–350 г. Вот так! В городе 145 «лошадей» на 200 кг массы – более чем достаточно: на светофоре никакие там Brabus'ы и BMW тебе не соперники! Три секунды, за которые я разгоняюсь до «сотни», для четырех колес остаются мечтой.

Жаль, что сейчас у Yamaha нет в производстве альтернативы. FJR1300 – «турист», Fazer – типичный «стрит», «эрка» и остается «эркой». Вот и выходит, «Громовой туз» тузом козырным и остается.

Фото Павла КОСОЛАПОВА

Общие данные: сухая масса – **198 кг** ■ база – **1435 мм** ■ длина – **2085 мм** ■ максимальная скорость – **275 км/ч** ■ объем бензобака – **24 л.** **Двигатель:** 4-цилиндровый, 4-тактный ■ рабочий объем – **1002 см³** ■ система газораспределения – DOHC ■ максимальная мощность – **145 л. с. при 10 000 об/мин** ■ охлаждение – жидкостное ■ система питания – карбюраторная ■ система запуска – электростартер. **Ходовая часть:** рама – диагональная, из алюминиевых сплавов ■ передняя подвеска – телескопическая вилка ■ задняя подвеска – маятниковая. **Тормоза:** передний и задний – дисковые ■ передняя шина – **120/70-17** ■ задняя шина – **180/55-17.**

МОЙ ПАРТНЕР – БОЕЦ

Антон СЕРГЕЕВ,
фото Дмитрия ИВАЙКИНА

YAMAHA YFM350X Warrior, ATV

Двигатель **348 см³** | Масса **180 кг** | Максимальная скорость **105 км/ч** | Ориентировочная цена **$7780**



Этот четырехколесник я купил полтора года назад. Название – «Warrior», что значит «Воин»: имя ATV говорит само за себя.

Агрессивная внешность, небольшой вес, привод цепью только на задние колеса, широкие покрышки низкого давления – все вместе это призывает к драйву. Не к езде, а именно драйву – это слово у меня ассоциируется с «кайфом». 1-цилиндровый двигатель более «спокоен» по «характеру», чем 2-цилиндровый двухтактник Banshee, – его ближайший родственник, и Warrior не отличается взрывным темпераментом. Преимущество «одностволки» в ее невероятной эластичности, уверенной работе на высоких и низких оборотах.

Для передвижения по пересеченной местности на Banshee существует единственный стиль езды – называется он «кавалерийский наскок». С ним можно преодолеть глубокую лужу или крутой пригорок, перед которыми спасует и всепролазный Grizzly. Но если увяз, то, весьма вероятно, потребуется помощь трактора.

На Warrior вовсе необязательно беспрестанно играть курком газа и работать левой ногой, чтобы удержаться на пике крутящего момента. Этот «квадрик» позволяет с успехом использовать оба метода – и «наскок», и «неспешную поступь». Выехали вы, к примеру, на трассу для мотокросса – можете попрыгать, как на кроссаче, вместе с тем «Воин» не ставит стену непонимания между собою и водителем, он позволит и просто кататься – не отрывая колес от земли. Реакции движка в меру острые, широким рулем вы легко контролируете



Не смотрите, что фары невелики – дорогу освещают как надо.



поведение ATV, и даже если передние колеса «рвутся в небо», угрожая опрокинуть четырехколесник набок, остается достаточно времени, чтобы довернуть руль и опуститься на все четыре. Да и тормозная динамика, когда все колеса на земле, тоже предсказуемая.

По сути Warrior и есть внедорожный мотоцикл, только на четырех «ногах». Но в отличие от жесткого и бескомпромиссного кроссача, опасного для неподготовленного, для езды в седле «Воина» достаточно обладать начальными навыками мотоциклиста. Садишься за руль, осваиваешься с органами управления и буквально через полчаса удивляешь всех своим невесть откуда взявшимся опытом. А стоит облачиться в кроссовые панцирь и боты, – мягкий и послушный Warrior в умелых руках демонстрирует несгибаемый дух: в ответ на сброс сцепления резко срывается с места, весело ускоряется, легко прыгает, пролетая по воздуху с полдесятка метров, и уверенно тормозит.

Двигатель, сблокированный с 6-ступенчатой коробкой передач и оборудованный сцеплением с ручным приводом, не заставляет менять привычный по мо-

тоциклетным навыкам алгоритм работы. А наличие у «Воина» электрического стартера и передачи заднего хода при необходимости легко превращает его в утилитарный вездеход хозяйственного назначения, способный уверенно идти по колхозному полю или тащить плуг по пашне огорода... Для кого-то это и актуально, но не для меня. Мой Warrior всегда останется бойцом. Только таким он мне и нужен.

Общие данные: год дебюта – 1995 ■ сухая масса – **180 кг** ■ база – **1200 мм** ■ длина – **1840 мм** ■ максимальная скорость – **105 км/ч** ■ объем бензобака – **9,0 л.** **Двигатель:** 1-цилиндровый, 4-тактный ■ рабочий объем – **348 см^3** ■ система газораспределения – SOHC ■ максимальная мощность – **30 л. с. при 7000 об/мин** ■ охлаждение – воздушное ■ система питания – карбюраторная ■ система запуска – электростартер. **Ходовая часть:** рама – трубчатая, стальная ■ передняя подвеска – независимая, на двойных А-образных рычагах ■ задняя подвеска – зависимая, маятниковая, с прогрессивной характеристикой. **Тормоза:** передние – дисковые ■ задний – дисковый ■ передняя шина – **AT22X 7–10** ■ задняя шина – **AT22X 10–9.**

Александр ВОРОНЦОВ, фото Георгия САДКОВА

ЦЕНТРИФУГА



МОСКОВСКИЙ МОТОСАЛОН – ШОУ СКОРОСТНОЙ РАСКРУТКИ

Мне посчастливилось побывать не только на всех московских мотоциклетных выставках, но и на многих зарубежных. Одно могу сказать точно: более странного шоу, чем последний Московский международный мотосалон, я еще не видел! Впрочем, странности имеют объяснения.

Прежде всего, бросается в глаза полное отсутствие главных «игроков» нашего мотоциклетного рынка (не буду перечислять, дабы лишний раз не льстить их самолюбию). Из брендов «класса премиум» посетители выставки смогли лицезреть лишь Ducati, Harley-Davidson, Kawasaki и Yamaha. Последняя, кстати, была представлена аж на трех стендах – наши поздравления концерну, набравшему столь энергичных дилеров!

Причины этого «равнодушного бойкота» – в той странной ситуации, которая сложилась на нашем мотоциклетном рынке (новых дорогих «иномарок») в последние годы: обжегшись несколько раз на молоке, торговцы теперь дуют на воду и работают фактически под заказ. Большие же концерны проводят «кампанию заказов» лишь раз в год, под сезон. В результате прибывающие в Россию мотоциклы не успевают и толком постоять в торговых салонах – моментально уходят к своим новым хозяевам. Наивный покупатель, пришедший весной в поисках «новой тачки», уйдет ни с чем – «все уже распродано». В лучшем случае получит предложение внести задаток с тем, чтобы получить новинку… в середине или в конце лета. При такой схеме торговли участие в весенних выставках, действительно, не имеет смысла.

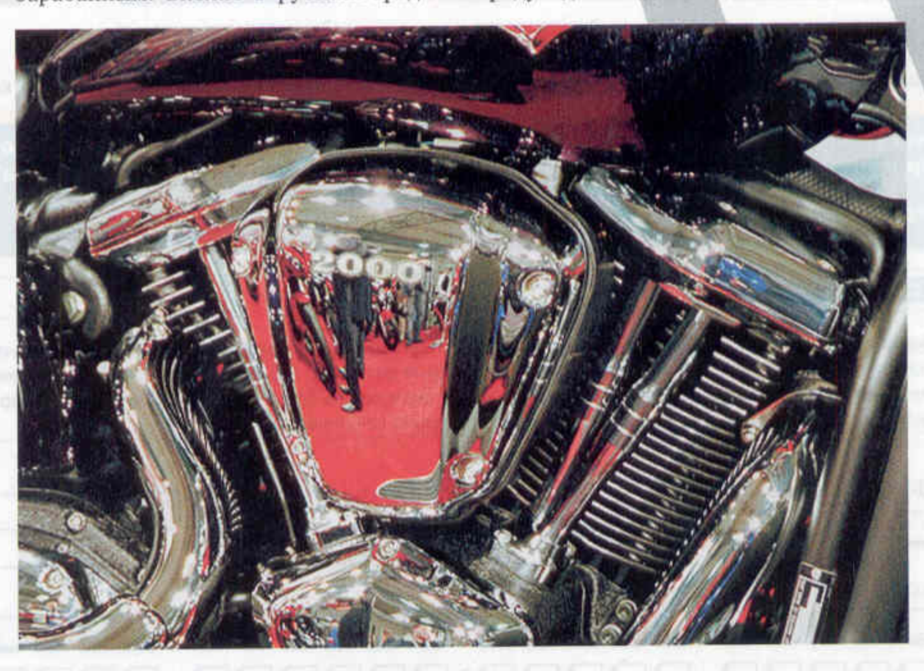
Вторая причина – в непоколебимой вере «больших игроков» в то, что о них «и так все знают». Дескать, круг безумцев, способных выложить 15-20 «штук зеленых» за столь непрактичный аппарат, исчезающее мал, информация в этом тесном кружке возникает и распространяется естественным образом. Так стоит ли тратиться на участие в «заштатной выставке»! Это выглядит очередной попыткой «идти своим путем», что пока никому успеха не приносило…

Вот и получается, что Московский мотосалон объединил тех, кому срочно необходима раскрутка: новых игроков нашего рынка, аксессуарщиков и, как ни странно, представителей российских мотозаводов – Ирбитского и Ижевского. (Отсутствие ковровчан наводит на грустные размышления.) Действительно, изо всех выставочных площадок города лишь Экспоцентр на Красной Пресне способен работать в режиме центрифуги. При всех справедливых нареканиях (удаленность от метро, трудности с парковкой, высокие расценки на все и вся и т.п.) он все же остается тем местом, куда «ноги сами несут». И не ослабевавший все четыре дня натиск публики лишь подтвердил эту истину.

Начнем с «наших». Ирбитский мотозавод показал практически всю свою гамму – от утилитарного Gear-Up до невыносимо стильного Retro. Любопытно, что последний красовался с передним дисковым тормозом – тогда как за рубежом его предлагают с классическим барабанным. Вполне в русских традициях установки агрегатов «Волги» на трофейный Mercedes.

На стенде ОАО «Ижевские мотоциклы», помимо их традиционной и не очень (а куда прикажете отнести вездеход «Самсон»?) продукции, красовалось несколько новинок. Во-первых, мини-круизер «Корнет» с 50-кубовым но уже 4-тактным двигателем китайского производства. Во-вторых, занятный 50-кубовый мотард. В-третьих, симпатичный стеклопластиковый «обвес» для классических «Ижей».

Еще один ижевский «перчик» скрывался на стенде Национальной Российской мотоциклетной федерации. Это мотоцикл-вездеход с 2-цилиндровым «водяным» двигателем «Иж-Юпитер». Он устрашал своим «рубленым топором» внешним видом (впрочем, не стоит судить строго: ведь это – фактически «носитель агрегатов», а не товарный продукт), но ходовые достоинства мно-



Уже колесящий по США «Урал-Ретро» впервые показан в России во всей ностальгической красе.

Скутерная сенсация сезона: Gilera Nexus – в России.



Телеинтервью американского дилера «Урала» – Большого Гарри.



Красоты тюнинг-ателье.



А как вам нравится ижевский мотард?



Болотоходы.



Стеклопластиковый обвес для «Ижей».



Новинка рынка – техника итальянской марки ТМ.



Глаза разбегаются: на что смотреть?

гообещающи: машина спроектирована «по итогам» дальних пробегов в экстремальных условиях.

Добавим «до кучи» мопеды «Пегас» из Санкт-Петербурга… На этом ряд «наших» не исчерпывается. Потому что его дополняют «новые русские». Прежде всего, компания «БалтМоторс» из Калининграда, организовавшая сборку скутеров и мотоциклов крупнейшего китайского концерна Qingqi (в русском звучании – Чинги). Солидный деловой партнер обеспечивает широчайшую гамму мототехники (включая и 4-колесные мотовездеходы) с моторами



Продавец колес (без кавычек).



Honda Magna? Нет, 250-кубовый круизер Kymco.

Royal Enfield – британский классик из Индии.

Толпа собралась на розыгрыш.

А это что?

Это «всего лишь» шлем.

Все перед ним снимали шляпы.

рабочим объемом от 26 до 250 см^3. Подобный проект запускает и компания «Арпера-Моторс» из Екатеринбурга.

Можно сказать, что «китайский напор» в какой-то мере определял лицо мотосалона. Кроме перечисленных совместных проектов, еще несколько китайских марок – Jialing, Geely, Zongshen – «засветились» у торговцев. Стоит отметить также появление на рынке Москвы двух марок из Тайваня – Kymco и PGO. Эта продукция сочетает практически «японское» качество, без оговорок современный дизайн и (ну как без ложки дегтя!) почти «европейские» цены.

Но истинной экзотикой назовем все же индийского «пришельца» – мотоцикл легендарной марки Royal Enfield. Это настоящая британская «пятисотка», которую выпускают в Мадрасе практически в неизменном виде с 1954 года. Именно последнее обстоятельство и объясняет успех марки в Европе, США и даже Японии. Теперь и у наших поклонников «истинных ценностей» есть шанс приобщиться еще и к этой.

А что же Европа? Основным стал «тройной удар» итальянского концерна Piaggio, разбросавшего свои бренды – Piaggio, Vespa, Gilera и Derbi – по стендам аж трех дилеров. Отметим также появление экзотической (не только для России) итальянской марки TM.

Чумовой экспонат красовался и на стенде журнала «Мото» – мотоцикл, который покорил Эльбрус. Там же три дня проходил розыгрыш призов для посетителей мотосалона.

Главный итог Московского мотосалона? Пожалуй, в том, что он показал доминирующую тенденцию сезона: отныне



«А номер мой, как у Росси».

борьба разворачивается за кошельки тех, кто готов выложить за покупку лишь 2-3 тысячи «килобаксов». Средний класс, добро пожаловать на два колеса!

Благодарим за поддержку наших конкурсов компании «Тексако», «Route 66», «Арексанс», ОАО «Ижевские мотоциклы», «АМГ-Групп».



Сенсация: дефицитные до сих пор аккумуляторы для скутеров собрался поставлять харьковский завод «Владар».

Антон БАРСУКОВ, фото автора

ДОПИНГ

БРИТАНСКОЕ МОТОШОУ В МАНЧЕСТЕРЕ

Если подступает хандра, пора применять антидепрессанты. А принимать «дозу» приятнее всего в кругу «подсевших» на ту же «иглу».

В нужное время я был в нужном месте, и здесь сразу осознал, что это отнюдь не микрокопия международного мотосалона, а нечто совершенно иное – действо скорее языческое. Здесь почти нет величавых «икон» из Японии и Италии: в этом храме поклоняются своим богам – двухколесных идолов великое множество.

Видели бы вы, что натворили парни из британского клуба стритфайтеров... Многие воспринимают «стриты» как образчик дешевого способа реанимировать упавший спортбайк. То, что я увидел, в рамки примитивизма никак не укладывается: вусмерть затюнингованные «файтеры» затуманили взор роскошью! И не в первую очередь роскошью облика. Вот оснащение «стрита» на базе Suzuki GSX-R1100: усиленный маятник (JMC, Harris), гоночная выпускная система, воздушные фильтры низкого сопротивления с тюнингом карбов DynoJet, усиленные траверсы, ударостойкие крышки двигателя (NRC), демпфер руля, дополнительные масляные магистрали для лучшей смазки распредвалов, нитрос, армированные тормозные шланги, мощные передние тормозные скобы и масляный радиатор увеличенной площади. Штатные крышки двигателя защищаются накладками из карбона или кевлара. А вот прозрачная крышка сцепления – она позволяет видеть как бьется, перекачивая маслянистую кровь, пламенное сердце «уличного бойца».



Самая модная тема для аэрографии – «Властелин колец».

Многие члены клуба этим не ограничились и провели глубокий тюнинг двигателя: расточили цилиндры, установили облегченные кованые поршни и «злые» распредвалы, титановые клапаны и шатуны, усиленные клапанные пружины, отполировали каналы и заменили корзины сцепления.

У вас, читатель, уже голова пошла кругом? Но и это не предел на пути к совершенству. Если вы один из тех, кому 180 л. с. на заднем колесе едва хватает для поездок за святой водой (пивом), и вы не представляете своего существования

Матерый отжиг.

без езды на заднем колесе при скоростях за 250, то вот вам еще экспонаты – они с наддувом.

Турбонаддув позволяет получить солидную прибавку мощности, но платой за это часто становится неравномерная характеристика. Сложности с дозированием газа приводят к тому, что мотоцикл становится трудноуправляемым. Из-за чего самых хулиганистых стритфайтеров с турбонаддувом (предназначенных исключительно для уличных безобразий) относительно мало. Тогда турбированные звери обретают гипертрофированный маятник и, избавившись от одного из двух передних тормозных дисков, перерождаются в дрэг-байки. Примеры подобного технического безумия – 1460-кубовый дрэгстер, подготовленный фирмой Big CC Racing, и дрэг-трайк, также оснащенный турбонаддувом. Как ни странно, трайк при всем своем всеобъемлющем тюнинговании и строгости британских законов остался дорожно-легальным.

Особый разговор – об аэрографии. Все без исключения мотоциклы представляют собой произведения искусства. Наиболее попу-



Чумовой 1460-кубовый дрегстер, подготовленный компанией Big CC Racing.



Бабушка нынешней королевы красоты – MV Agusta.

Неземные сюжеты росписи по мотивам фильма «Чужой».

Дрэг-трайк на базе Suzuki GSX-R1100 (с двумя рулевыми демпферами и скоростным переключателем передач).

лярны стиль «Фэнтези» и сюжеты на темы сериала «Властелин колец». Одна работа привлекла особое внимание. Бак бордового с разводами «стрита» на базе Suzuki GSX-R1100 покрыт стильными черно-белыми фотографиями девушек. Но воистину бьющий наповал сюрприз ожидал, когда я приблизился к нему вплотную: бордовые разводы оказались прекрасными женскими лицами и телами, повторяющими изгибы великолепного мотоцикла и искушающими байкерскую душу на грех запретной скорости и порочной красоты.

С трудом я стряхнул с себя греховные чары и продолжил путь. Но замер у обширной экспозиции старинной техники. Немало скажу вам, повидал, но, честно признаюсь, такого собрания интереснейшей мотостарины не видывал. Многие мотоциклы даже не смог опознать самостоятельно – приходилось вчитываться в таблички. Одно из интересных открытий, которое для себя сделал, Brough Superior. Черный мотоцикл с V-образной «двойкой» и параллелограммной передней вилкой выглядел столь изящно, что надолго приковал взгляд. Другой – Sunbeam – поразил оригинальным клапанным механизмом и системой ручного переключения передач. Восхитил (не одного меня – очень многих) «дедушка» современного короля супербайков – одноцилиндровый Ducati. Рядом – «бабушка» современной королевы красоты спортбайков – MV Agusta. Завершал исторический ряд Suzuki под номером «7», тот самый, что когда-то привез к победе Барри Шина. Среди всего этого обилия знаменитостей ушедшей эпохи скромно стояла «Ява»-старушка. Здесь я подзадержался, потому что рассматривал... Нет, не ее, а англичан, очень многие изучали «Яву» с не меньшим интересом, нежели, скажем, MV Agusta или Ducati. Они и не подозревали, что это техническое чудо можно без особого труда купить в России по цене обеда в пабе...

Не успел как следует насладиться видом памятников старины, как услышал объявление о начале стант-шоу. И поспешил туда: близилась самая зрелищная, захватывающая часть шоу.

Первым выступал Нил Портер – восходящая звезда британского стант-райдинга. Он завоевал уважение редакции журнала Streetfighters тем, что исполнил выдающееся «стоппи» на BMW 1150GS. Сотрудник редакции рассказал: до Портера на этом мотоцикле подобный трюк не удавался никому. Нил поразительно легко поставил свой Fireblade на заднее колесо и, не держась за руль, проехал около полусотни метров, безукоризненно сохраняя баланс. Следующий номер стант-райдера – езда на заднем колесе

Разное видение прелестниц.

на упоре: исполнение сопровождалось великим количеством искр и аплодисментов. Закончив издевательство над асфальтом, пилот пересел на тюнингованного Bandit'а без глушителя, на котором произвел продолжительный отжиг резины в движении по прямой и по кругу. Как следует закоптив ликующую толпу, Портер решил, что произведенный эффект еще недостаточен. Встал лицом к мотоциклу, зажал переднее колесо между ног, как зажимают для порки голову нашкодившего шалопая, и, поворачивая мотоцикл из стороны в сторону, произвел очередной отжиг. Прошло несколько минут пытки, резина не сдавалась. Нил вновь уселся за руль. Через три минуты безумия и пронзительного визга раскрученного до красной зоны мотора, цель была достигнута: в толпу полетели куски разорванной шины. Что вызвало у зрителей плохо контролируемую бурю эмоций. Довольный собой каскадер снял шлем и откланялся с чувством выполненного долга и с улыбкой чеширского кота (Манчестер расположен в Чешире).

На триальном мотоцикле выехал Джейсон Финн. В программке шоу указывался список любимых трюков спортсмена: прыжки с трамплина через толпу (Финн обладает мировым рекордом

Нил Портер высекает искры.



Чемпион Великобритании по стант-райдингу Сонни ФЕРГЮССОН с супругой – боевой подругой.

в этом виде – он перепрыгнул через 21 человека), езда на малой скорости, настойчивые попытки кастрировать напарника путем отжига резины на причинном месте... (То-то, я гляжу, в толпе заметно прибавилось представительниц прекрасного пола: видимо, предстоящее выступление их особенно взволновало). Поприветствовав зрителей, Джейсон немедленно продемонстрировал то, чего лично я «вживую» до сих пор не видел никогда – «змейку» на заднем колесе. Не дав публике оклематься, пилот исполнил «стоппи», но прежде, чем опустить на асфальт заднее колесо, пируэтом развернул мотоцикл вокруг переднего. Далее последовал каскад трюков, состоящий из козления сидя на баке, прыжков на заднем колесе и перепрыгивания с разгона через лежащего ассистента. Пересиганул через напарника дважды, в третьем пике выступающий вместо прыжка совершил экстренное торможение и остановил переднее колесо мотоцикла в опасной близости от промежности партнера. Глаза у зрительниц расширились, заблестели, губы застыли, брови вскинулись... На радость девицам, ничего особо ценного раздавлено не было: Джейсон продемонстрировал, как можно перешагивать на мотоцикле через людей, валяющихся на мостовых в самых причудливых позах. Но опытный трюкач угадывал настроение публики: нельзя, чтобы всякий «смертельный номер» завершался благоприятным исходом... И следующее перешагивание завершилось тем, что заднее колесо мотоцикла остановилось на заднице ассистента. Последовал «отжиг«!.. Однако мастер остался мастером: это была очередная его мистификация – для лежащего все обошлось без дыма и крови.



Старинный Brough-Superior – супербайк довоенных времен.

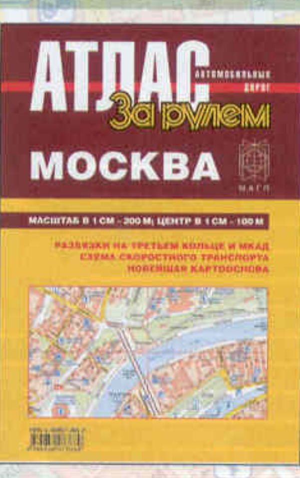
Свое мастерство продемонстрировали мастер «бешеных табуреток» Ричард Хэйвуд и национальный чемпион Великобритании по стант-райдингу Сонни Фергюсон.

Под занавес стант-шоу парковку с заносом продемонстрировал обладатель рекорда Гиннесса в этом виде стант-драйвинга Русс Свифт. Это было единственное выступление на автомобиле, однако интерес к нему публика проявила огромный. Трюкач несколько раз парковал свою «Мини» между двумя другими машинами, каждый раз расстояние между ними уменьшалось. В конце концов, парковка получилась настолько плотной, что зажатый автомобильчик выехать уже не смог. На прощание, Русс Свифт извинился за «четырехколесную природу» выступления и, чтобы загладить вину, несколько раз поднял свою «Мини» на два задних колеса.

Совершенно обессиленный от пережитого, вывалился из здания бывшего вокзала во влажный холод Манчестера. И вдруг понял, что еще вчера точившая меня хандра бесследно растворилась. Спасибо вам, устроители двухколесного хит-парада, спасибо мастерам за то, что поделились творческим допингом.

АТЛАСЫ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ «ЗА РУЛЕМ»







Любую книгу издательства «За рулем»
можно найти и заказать по адресу в Интернете http://knigi.zr.ru
По вопросам оптовых приобретений обращайтесь по телефонам: (095) 261-37-61; 261-07-23

Карты, атласы, глобусы и другую картографическую продукцию
можно приобрести в магазине «Глобус» по адресу:
Москва, Волгоградский проспект, д. 45
Розничная продажа: тел. 177-81-63; оптовая продажа: тел. 177-57-77
Интернет: www.magp.ru

НОВЕЙШАЯ КАРТООСНОВА

ПРИНЦИП МИКЕЛАНДЖЕЛО

Дмитрий ДОЛЬНИК,
фото Melly Technologies SA

Легенда гласит: заслуженный скульптор всех времен и народов Микеланджело Буонарроти на вопрос «Как вы, уважаемый, умудряетесь ваять такую красотищу?» ответил: «Как-как... Да просто беру кусок мрамора и отсекаю к чертовой матери все лишнее!» Где здесь правда, а где вымысел – неведомо. Может, и не так все было вовсе. Может, фаны Микеланджело до того доставали (ломятся и ломятся, понимаешь, в мастерскую, работать не дают, весь подъезд поисписали своими «Миша, ай лав ю!»), что не выдержал творческий человек, сорвался, выскочил разъяренный с кайлом в руках на надоедливых поклонников с жутким рыком «Поотрубаю все лишнее!»

Времена меняются. Оказывается, можно создавать великие, в буквальном смысле этого слова, произведения монументального искусства, не отсекая лишнее, а совсем наоборот – всячески его преумножая и лелея. Москвичи не дадут соврать. Но речь сейчас не об этом...

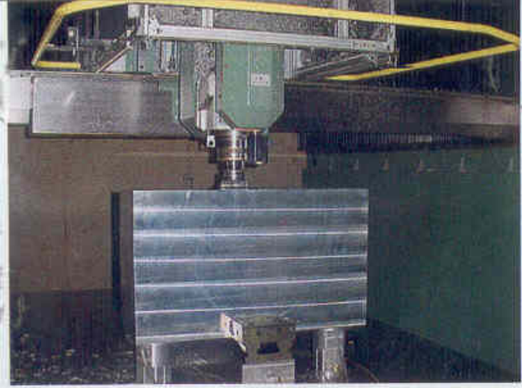
Не иначе, как следуя заветам великого Микеланджело, замутил свой уникальный проект швейцарский конструктор и гонщик Жерар Мелли. Активно выступавший в кольцевых гонках с 1974 по 1981 год (довольно-таки успешно – в 1977-м он стал чемпионом Швейцарии в классе 750 см^3), Мелли не понаслышке знал, что значит для победы легкая и прочная рама. Когда наступила эпоха уже классической теперь диагональной алюминиевой конструкции, Жерар на какое-то время успокоился – вот, казалось бы, рамное совершенство. Но совершенству, как известно, предела нет. Точнее, неугомонные особы вроде Мелли маниакально стремятся предел этот отодвинуть.

Что есть современная «диагональ»? Конструкция, сваренная, склепанная, скрученная, склеенная из деталей, которые в свою очередь отлиты, выкованы, выточены, а то и имеют явно внеземное происхождение. Мелли избрал другой, совершенно радикальный метод. Раму для его революционного мотоцикла решено было «вырубить» из цельного куска алюминия. Вот так вот, по-нашему, с размахом...

В 1999 году под это дело в Сьере, кантон Вале, три партнера – Жерар Мелли, Кристиан Майор и Иван Саламин – основали акционерное общество Melly Technologies. Проект начал приобретать реальные очертания. Расчеты (сопромат, не хухры-мухры!) Мелли заказал специалистам находящегося под боком, в Сьоне, Валейского университета – Haute Ecole Valaisanne (HEVs). Ну, а потом пошло-поехало – системы компьютерного проектирования, CAD-CAM всякий-разный, деревянные модели. В изготовлении рамы, запатентованной под названием Melly Monobloc, были задействованы швейцарское и французское отделения транснационального алюминиевого гигинта Alcan. Непосредственно деталь вырезалась жутко навороченным фрезерным станком на предприятии Alcan под Парижем. О, это действо было достойно Копперфильда! Алюминиевый блок весом 450 кг (обошелся, между прочим, в две с половиной тысячи долларов) подвергался в течение 10 часов замысловатой экзекуции, в результате которой получилась 27-килограммовая загогулина, по сути и являющаяся рамой. Все это снималось на видео. Для потомков. Посмотрел и я. Стружки летят, охлаждающая жидкость кипит – настоящий «индастриэл». «Оскара» не дадут, но вставляет...



Рама Melly Monobloc оказалась немного тяжелее лучших японских аналогов, но вот по прочности состязаться с ней другие конструкции вряд ли способны. Да и общий вес мотоцикла удалось снизить за счет того, что рама попутно выполняет другие функции. Например, высверленное в ней отверстие – ничто иное, как картер коробки передач. В результате байк весит 140 кг, то есть, как



450-килограммовый «исходник»...



... вот уже кое-что вырисовывается...



... Этот таинственный объект и есть рама Melly Monobloc. Все лишнее отсечено.



Blue Rage «ню». И без одежки он по-своему красив и без одежки.

тут же заметили журналисты, на 5 кило меньше, чем Honda Валентино Росси.

«Рама – сердце байка», – заявляет спец по металлообработке Иван Саламин. Да поняли мы уже, поняли... Не мотор же в самом деле! Мотор можно хоть от трактора. А хоть от снегохода. Так и поступили. Отбросив иронию, признаем, что 32-килограммовый мотор, взятый от снегохода Polaris, – штука серьезная. Уже в «родной» версии при объеме 700 см^3 этот двухцилиндровый рядный двухтактник жидкостного охлаждения выдавал 150 л.с., а после вмешательства швейцарской стороны в его внутренние дела (он же американец!) вообще озверел – 210 «лошадей» при 950 см^3.

Мотоцикл, получивший имя Blue Rage («Голубой гнев»), предъявлен на суд мотообщественности в 2003 году. Достойный аппарат – передняя вилка перевернутого типа, переделанный задний маятник от Ducati 916 на моноамортизаторе Showa, тормоза Brembo плюс два эффектных ствола выпускной системы от Millet Racing. Колеса обуты в гоночную резину Dunlop, ведь Мелли всерьез собирается опробовать Blue Rage в итальянской серии Supertwin.

Автор дизайна углепластикового обтекателя – парижанин Поль-Эрик Марьяваль. Ну что тут скажешь? Поль-Эрик своего добился. Внешность определенно удалась. Не «обмылок», но и остроты в меру. Что и засвидетельствовали авторитеты в этой области. Вечером 25 сентября в Париже Глинн Керр, президент Ассоциации мотоциклетного дизайна (MDA), огласил победителей Motorcycle Design Awards 2003. В категории «Концепт-байк» почетное третье место разделил с Voxan Black Magic именитого Саши Лакича наш сегодняшний герой – Melly Blue Rage. Кстати, первый приз в этой номинации получила Yamaha MT-03, а второй – самодвижущийся (ой ли?) гиперкурьез Dodge Tomahawk. Достойное соседство.

«Отсутствующая как класс» рама Vincent, легендарная «Перина» Norton, гоночные конструкции Seeley и Egli, «диагональ» наконец – Мелли прилюдно снимает шляпу перед ними и недвусмысленно намекает, что и его Monobloc достоин занять место в этом ряду. Куда ж без амбиций по нынешним временам!

Я вот о чем подумал. Хорошо, что Жерар Мелли вздумал таким замысловатым способом изготовить мотоциклетную раму, а не утюг, к примеру. А то читали бы вы об этом в журнале «Утюги». Где-то после отчета о тесте нового «Филипса» и перед очерком об эволюции ветеранов-«паровиков».

Автор выражает благодарность **Рите САЛАМИН** за помощь в подготовке материала.



Они это сделали! Слева направо: Кристиан Майор, Жерар Мелли, Иван Саламин.

Александр ВОРОНЦОВ

САМЫЙ ПЕРВЫЙ СУПЕРБАЙК

HONDA CB750

Точную дату не назову, но готов поручиться, что современная мотоциклетная эра началась во второй половине 60-х. Давайте вспомним… Тогда японские мотокомпании захватили все рынки (по ту сторону «железного занавеса», разумеется), но лишь в ареале небольших кубатур – до 500 см³. В больших же царили «британцы» – BSA, Triumph, Norton, Royal-Enfield… Архаичный Harley-Davidson и штучные «деликатесы» типа MV Agusta 600 или Munch Mammut лишь оттеняли английскую гегемонию. «Британцы», как один, были сконструированы по общей схеме: рядная параллельная «двойка» воздушного охлаждения (650–750 см³ рабочего объема и мощность чуть более 50 л. с.), привод верхних клапанов штангами от нижнего распредвала, 4-ступенчатая коробка передач, стальные рамы, спицованные колеса, барабанные тормоза… И никаких сибаритских штучек типа электростартера!

И именно тогда поползли слухи о том, что Honda всеми силами стремится попасть в «высшую лигу» и в качестве свидетельства о соответствии готовит собственный 750-кубовый аппарат. Никто не сомневался, что это будет очередной «англоман» с рядной «двойкой» – нечто вроде разросшейся в размерах модели CB450. Действительность превзошла ожидания! Прототип Honda CB750, явленный миру в конце 1968 года на мотосалоне в Токио, выглядел пришельцем из далекого будущего: у него было не два цилиндра, и даже не три. Четыре!

Сенсационную Honda, если говорить ответственно, нельзя назвать первой в мире мотоциклетной «четверкой». Но надо учесть, что «древние» Indian Four или Ariel Square Four к тому времени уже успели хорошо подзабыть, а уже упомянутые MV Agusta и Munch являли собою особняком стоящую породу: штучные экземпляры по астрономическим ценам, тяжеловесные и неповоротливые. Фридль Мюнх, оснастивший свой мотоцикл автомобильным мотором, ни на какую спортивность и не претендовал, а граф Агуста специально распорядился утяжелить дорожный аппарат, чтобы никому в голову не взбрело переделывать его в гоночный, соперничающий с теми, что содержались в его «конюшне».

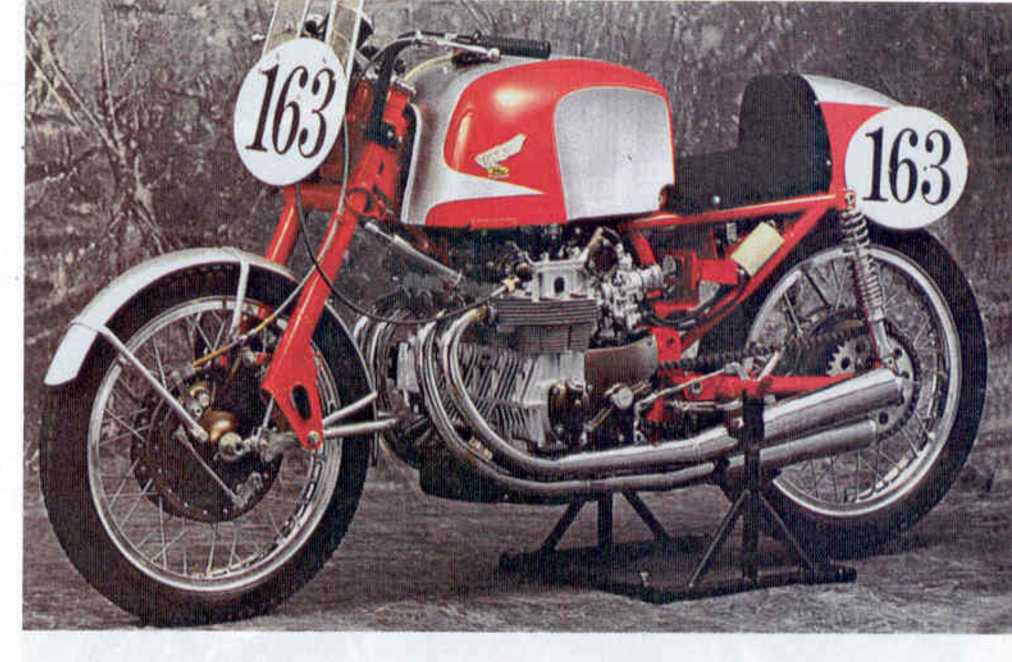
В противовес им Honda пообещала выпускать свое чудо-юдо массовым тиражом и продавать лишь чуть дороже 2-цилиндровых «британцев». И сдержала обещание. Уже через несколько месяцев после заявки, в начале 1969 года, Honda CB750 поступила в продажу. Спрос на них оказался сумасшедшим! Но первые два года все до одной машины раскупили американцы – другим рынкам просто ничего не доставалось! Несмотря даже на то, что компания, планировавшая



в первый год изготовить 8000 CB750, ухитрилась выпустить вдвое с лишним больше – 17 000 байков.

Что же получал мотоциклист-американец, заплативший почти полторы тысячи долларов? (Не спешите изумляться: дескать, почти даром – тогда более полновесным был «бакс». Сравните: полноразмерный автомобиль Ford LTD стоил три «штуки»). А получал необыкновенно гармоничный мотоцикл (он и сегодня смотрится потрясающе) с необычайно сложным по тем временам устройством. Четыре цилиндра располагались в ряд, верхний распределительный вал воздействовал на восемь клапанов – по два на каждую камеру сгорания. Привод и распредвала, и коробки передач – цепями, в середине блока (такое решение, заложенное еще на первых гоночных «четверках» 20-х годов – см. «Мото», № 2-2004 – позволяло не только получить двигатель компактным, но и снизить нагрузки на валы и их опоры... Но как же проклинали его механики...). Эту схему японские инженеры опробовали на гоночных мотоциклах, завоевавших немало чемпионских титулов. Система смазки – с сухим картером, внушительный маслобак разместился на месте правого «бардачка». Каждый цилиндр «питал» индивидуальный карбюратор с постоянным разрежением (CV). В блоке с двигателем – 5-ступенчатая (а не 4-ступенчатая, как у «британцев») коробка передач, привод на заднее колесо – цепью. И еще одним новичок посрамил английские машины: запуск – электростартером, его Honda применяла на своих мотоциклах еще с конца 50-х годов.

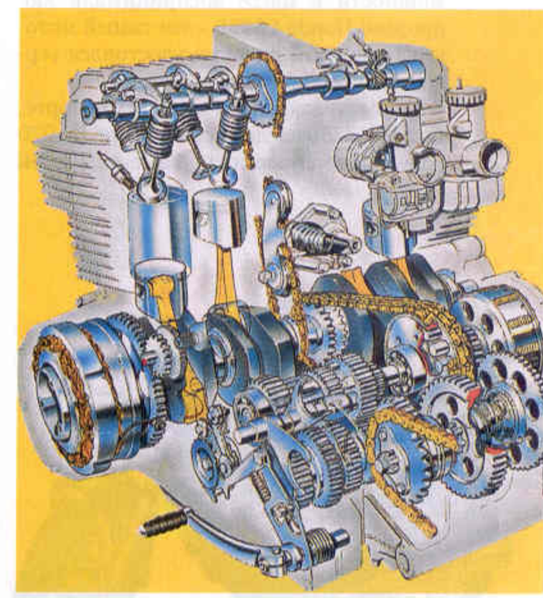
Ходовая часть революционностью не отличалась: конструкторы концерна применили классические решения. Но выполнили их на очень высоком уровне. Стальная дуплексная рама, мощная передняя телескопическая вилка, задняя маятниковая подвеска с двумя амортизаторами, спицованные колеса, задний барабанный тормоз. А вот спереди, впервые для серийного мотоцикла, – дисковый тормоз с гидроприводом (на MV Agusta 600 тоже стоял «диск», но с тросовым приводом, и эффективность его была столь малой, что вскоре итальянцы вернулись к «барабану»).



Первый 4-цилиндровый мотоцикл Honda – гоночный RC160 образца 1959 года.

Динамику мотоцикла описывали такой фразой: «Если резко крутанете ручку газа, в последствиях не вините никого – сами того хотели!». Может быть, в наши времена разгон «за пять секунд до сотни» вызовет снисходительную усмешку, но тогда это было нечто! Владельцы-оптимисты, назовем их так, уверяли, что им удавалось развить скорость 200 км/ч, менее восторженные поговаривали о 185. Для показанного в Токио прототипа компания заявила максимальную мощность 75 л. с. при 9300 об/мин





Силовой агрегат CB750 – «цепной набор».

За 35 минувших лет нисколько не поблекла красота первой Honda CB750.



Гоночный вариант для Дайтоны. На 176 кг снаряженной массы 90 л.с.

и сухую массу 200 кг, но в документах, приложенных к серийным образцам, указала более реалистичные 67 л. с. при 8000 об/мин и 218 кг. Все равно, в конце 60-х годов такое соотношение мощности к массе воспринимали как прорыв! Honda CB750 – тот самый мотоцикл, который впервые удостоился термина «супербайк».

Концерн взял тайм-аут в мотоспорте, но для CB750 сделал исключение. В 1970 году в самой престижной американской гонке Daytona 200 вышли на старт специальные мотоциклы, созданные на основе серийных: предельно облегченные, с форсированным мотором, 2-дисковым передним тормозом и дисковым задним. Дик Манн легко выиграл соревнование, к удовольствию заправил Honda и ее дилеров.

Конструкторы концерна решили успех развить в триумф. В 1971 году у первого супербайка появился клон – менее мощный (48 л. с.), но легкий (184 кг сухой массы) 500-кубовый Honda CB500. Через год семейство дополнил CB350 (34 л. с., 170 кг). «Малыш» оставался малоприметным до 1974 года, когда на сцену вышел его улучшенный вариант – CB400 Four. Инженеры концерна, увеличив рабочий объем, подняли мощность до 37 л. с., но еще и снабдили мотоцикл 6-ступенчатой коробкой передач. Динамика разгона ста-

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

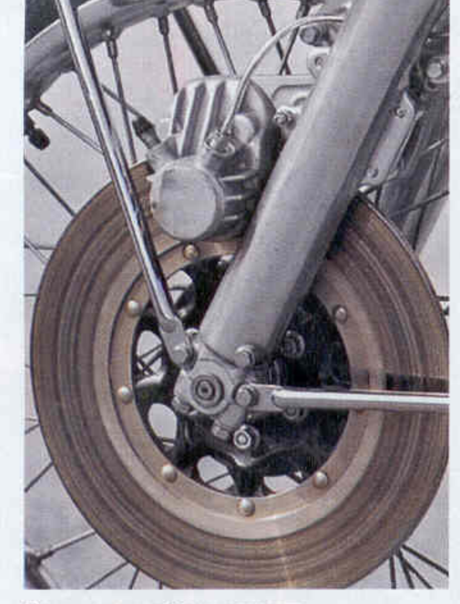
Модель	Honda CB750
Модельный год	1969
Сухая масса, кг	218
База, мм	1455
Двигатель	4-цилиндровый, рядный, 4-тактный
Рабочий объем, см³	736
Размерность, мм	61/63
Макс. мощность, л. с. при об/мин	67/8000
Макс. крутящий момент, Н.м при об/мин	59,8/7000
Коробка передач	5-ступенчатая
Рама	дуплексная, стальная
Передняя вилка	телескопическая
Задняя подвеска	маятниковая
Передний тормоз	дисковый
Задний тормоз	барабанный
Передняя шина	3,25-19
Задняя шина	4,00-18



Honda CB400 Four. Долой четыре глушителя!



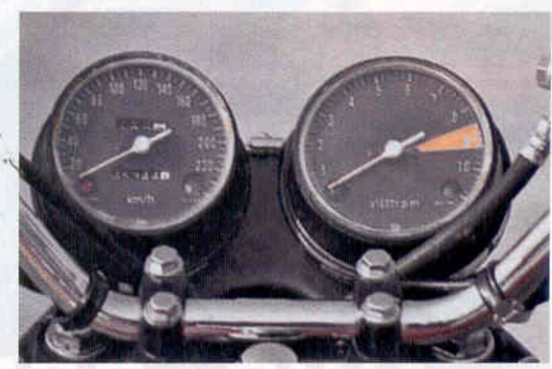
Самая маленькая в семье «четверок» Honda CB350 Four 1972 года.


Впервые на серийном мотоцикле дисковый тормоз с гидроприводом.



Уникальный вариант с автоматической коробкой передач.




Святая простота приборного щитка: спидометр, тахометр и несколько контрольных ламп.

Финальная версия CB750F II: дисковые тормоза спереди и сзади, сборные колеса системы Comstar, выпускная система «4-в-1».

ла куда веселее! Кроме того, привлекал внимание и модернизированный дизайн новинки. На смену бензобаку округлой формы пришел модный в середине 70-х граненый, вместо выпускной системы с четырьмя отдельными «трубками» смело применили единый глушитель и красивое переплетение уходящих в него труб.

Между тем, конкуренты не дремали. В середине 70-х свои «четверки» соорудил каждый из «японского квартета», и уже в конце десятилетия эту схему именовали не иначе как «универсальный японский мотоцикл». Забавно, что не погнушалась скопировать этот образец и почтенная итальянская компания Benelli. У самой же Honda роль флагмана перешла к 1000-кубовому 4-цилиндровому оппозиту под славным именем Gold Wing.

В общем, CB750 проделала типичный для всех супербайков путь – от «необузданного зверя» к «туристической карете». Что вызвало соблазн: а не увеличить ли привлекательность машины для «дальнобойщиков? Так в конце 1975 года родился самый неожиданный вариант – с автоматической коробкой передач. Дефорсированный до 47 л. с. двигатель многозвенной цепью соединялся с гидротрансформатором. Рычаг переключения передач остался на своем привычном месте, но на сей раз выполнял роль селектора режимов: «нейтраль», понижающая и повышающая передачи. Выбранный режим отражал блок контрольных ламп (занявший место тахометра).

Увы, публика «мотоцикл с автоматом» не оценила, и компания выпустила ничтожное количество этих машин. На радость коллекционерам.

Но все проходит, в том числе и слава «самой крутой тачки». В конце 1978 года компания представила полностью обновленную 4-цилиндровую серию CB: с двигателями, оснащенными двумя верхними распредвалами и 4-клапанными головками цилиндров. А Honda CB750 первой серии стала во всем мире желанным японским олдтаймером для знатоков, даже несмотря на внушительный для «коллекционной штучки» тираж: 553 000 экземпляров.

Фото из архива редакции и журнала Motociclismo d'Epoca



Иван КСЕНОФОНТОВ, фото CHRISTINI

AWD: ВСЕ – ВЕДУЩИЕ

Год 2004 претендует на то, чтобы его назвали годом полноприводных байков: Yamaha выбросила на рынок эндуро WR450F 2-Trac (успех его продаж гарантирует победа Давида Фретинье в «Дакаре»), на подходе модель скутера-внедорожника...

В гонку новинок включились американцы – не хотят упускать пальму первенства в производстве мотоциклов класса 2x2, ведь их Rokon около 30 лет оставался единственным в мире серийным двухколесным полноприводным экипажем. И вот небольшая компания Christini Technologies, Inc. из Филадельфии продемонстрировала прототип мотоцикла Christini AWD (аббревиатура «AWD» означает All Wheels Drive, по-русски – «все колеса ведущие»). В отличие от Yamaha (она сделала ставку на гидротрансмиссию разработки Ohlins) или Rokon (тот с цепными передачами), в Christini «изюминка» привода – в спиральных конических передачах и легких приводных валах.

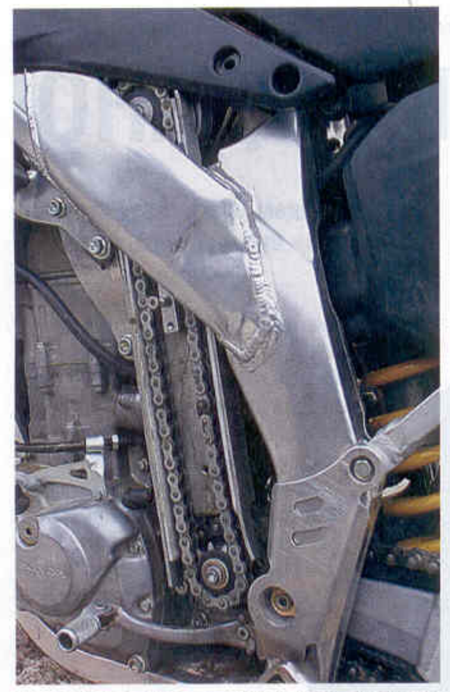
Подобная схема была отработана на велосипедах, выпускавшихся с 1996 года, и защищена патентами в США, Австралии, Канаде и Европе. А сама идея полноприводности пришла в голову инженеру Стиву Кристини ровно десять лет назад. Катаясь во время дождя на горном велосипеде, он несколько раз больно грохнулся. Дабы в дальнейшем обезопасить себя, а заодно и человечество от синяков, совместно с Майком Данном построил в 1996 г. первый AWD-велосипед. Первенец-всепролаза был лишен подвесок колес, а в приводе переднего колеса (от заднего) применил цепную передачу. В 1998 удалось отказаться от цепи, а в 2001 за счет применения гибкого вала сделать подвеску заднего колеса подрессоренной.

Новинка пришлась по вкусу любителям горных байков, XC-триальным ездокам, «велодальнобойщикам» и прочим экстремалам. Их привлекают явные преимущества горных велосипедов AWD при прохождении подъемов и поворотов, в удерживании машины на прямой на скользких покрытиях, камнях, грязи, снегу. Даже если все время ездить по асфальту, возникают ситуации, когда система AWD помогает.

Хотя компанию Christini Technologies, Inc. нельзя назвать большой (в штате шесть человек, помимо временно занятых рабочих), дело быстро пошло в гору. И тут Стиву пришла вполне логичная мысль: расширить сферу применения своих патентов на мотоциклы эндуро.

Передний привод Christini AWD схож с приводом велосипеда, но есть два различия: во-первых, система приводится от двигателя (у велосипеда – от заднего колеса), во-вторых, вдоль перьев вилки проходят два симметричных, противоположно вращающихся вала (с продольными шлицами). Такая схема привода сбалансирована, не передает на вилку скручивающий момент, что обеспечивает легкость управления.

Подключение «передка» осуществляется муфтой свободного хода, вмонтированной в ступицу переднего колеса. Система валов передает вращение к передку с замедлением по сравнению с задним колесом. Это позволяет заднему колесу быть ведущим. Но только до тех пор, пока оно не забуксует – тогда крутящий момент пойдет к переднему колесу. Или в случае, когда переднее колесо пойдет юзом. Таким образом, система играет



Не мудрствуя лукаво, первую ступень переднего привода от выходного вала КП сделали цепной.



Последняя ступень привода – двумя шлицевыми валами. В ступице спрятана муфта свободного хода.

роль АБС. А поскольку передний привод включается только по мере надобности, потери мощности минимальны.

Следующим шагом, по заверению Стива Кристини, будет создание дорожного мотоцикла, в котором главное преимущество системы Christini AWD будет использовано для улучшения управляемости аппарата во время поворотов на асфальте. Кроме того, на таком мотоцикле даже не особенно умудренный опытом водитель или вовсе новичок будет чувствовать себя вполне уверенно в ситуации, когда внезапно попадет на скользкое покрытие.

Пока (по крайней мере до середины 2004 года) мотоциклы Christini не поступят в продажу — заканчиваются их испытания на надежность, безопасность, завершается и доводка дизайна. Но уже ведутся переговоры с несколькими крупными американскими компаниями о партнерстве. Как видим, янки со свойственным им размахом организуют дело масштабно. Уже не гематомы, а другая великая движущая сила руководит ими – ревность. Штатники зорко следят за успехами японцев, а тут представился случай их обойти. И уж своего шанса американцы не упустят. Это колеса могут быть все ведущими. В конкуренции – только США!

Благодарим **Стива КРИСТИНИ** (www.christini.com) за помощь в подготовке материала.

CIVAR БУДЕТ РАЗНЫМ

Украинская группа энтузиастов задалась целью «объять необъятное» – разработать многоцелевой мотоцикл. Проект получил название Civar. Если точнее, планируется создать целое семейство, включая внедорожники: полноприводный колесный (с механической и гидрообъемной трансмиссией), 3-гусеничный, 2-гусеничный с лыжей и на шинах-пневматиках. Уникальность конструкции не только в использовании дешевых комплектующих отечественного мотопрома, но и в возможности установки любого двигателя (от 3 до 30 л. с.), как двух-, так и четырехтактного.

«Ноу-хау» концепции – модульная конструкция двигателя и движителя, позволяющая комплектовать аппарат по желанию покупателя. Чтобы максимально удешевить машину, предусмотрен «принцип конструктора» – возможность заказывать лишь отдельные узлы в добавление к имеющимся (например, двигателю, колесам, частям подвески).

Название Civar (Цивар) – ни что иное, как дань памяти предкам создателей проекта Бориса и Александра Ивасюков и Григория Гуменного – все они родственники.

Проект возник не на пустом месте: Григорий Гуменный участвовал в создании полноприводного мотоцикла «Баксан-80 2WD», на котором команда «Мото» заехала на Эльбрус.

Изготовить первые Civar взялся прежде связанный с мотопромом крупный машиностроительный завод в Украине, идет сборка опытного образца. Нам обещали, что первый же экземпляр будет передан для испытаний в редакцию «Мото».

Александр ВОРОНЦОВ, фото из архива редакции

Fe, Al, Mg, Ti... ИГРАТЬ ПОДАНО!

ЛУЧШЕЕ – БАЙКУ: ОТ СТАЛИ ДО ТИТАНА

«Мы пойдем разгружать люминь. А умники будут грузить чугуний!»
Армейский анекдот



ПОДАРОК БОГОВ

Все же боги не оставляют человека своим вниманием и подсовывают ему разные полезные вещи. Если бы было иначе, разве заполнили бы они три четверти таблицы Менделеева удивительными элементами – металлами?

Чем отличаются металлы от неметаллов? Они пластичны (под действием нагрузки деформируются без разрушения) и в то же время обладают высокой прочностью на разрыв, хорошо проводят электричество и тепло. Характерный «металлический» блеск говорит о том, что они хорошо отражают электромагнитные волны (в том числе и свет). Этими свойствами металлы обязаны своему характерному строению: атомы выстраиваются в пространственную кристаллическую решетку, но при этом не все электроны связаны с атомами – часть их подвижна, образуя некий заполняющий решетку «электронный газ»: он и отвечает за электро- и теплопроводность.

Недостатки, однако, суть продолжение достоинств – и главный «грех» металлов в том, что они охотно вступают в химические реакции. Кусок угля, камня или керамики пролежит тысячи лет без изменения, а металл за это же время съест ржа! Поэтому, за малым исключением (так называемые «благородные»), наши герои и не встречаются в природе в чистом виде: их приходится извлекать из руды, возводя огромные сооружения и тратя немалые средства. Да и готовую деталь надо всячески защищать от воздействия природной среды.

Есть у металлов еще одно удивительное свойство: они охотно образуют сплавы как с другими металлами, так и с неметаллами. Причем сплав – необязательно химическое соединение: чаще это «пороки» кристаллической решетки, когда часть атомов одного металла замещена атомами другого, либо две решетки «встраиваются» друг в друга! Поразительное в том, что «неправильные» сплавы по своим свойствам... намного лучше чистых металлов: манипулируя добавками, можно получать материалы с заданными качествами.

Мы сплошь и рядом имеем дело именно со сплавами, а не с чистыми металлами (которые находят применение лишь

Клапаны двигателя Yamaha WR450F изготовлены из легкого и жаропрочного титанового сплава.





Чугунные цилиндры двигателя – давняя традиция Harley-Davidson. На этих мотоциклах их применяли до середины 80-х годов!

в атомной промышленности). По технологии применения сплавы условно делятся на две большие группы: литейные, из которых делают детали литьем, и деформируемые, из которых детали получают при помощи механической обработки (штамповка, резка и т. п.). Как правило, первые в жидком состоянии превосходно заполняют форму, но не столь прочны в застывшем виде. Вторые же отличаются хорошей пластичностью в твердом состоянии и высокой прочностью, но их литейные свойства невысоки.

Собственно говоря, а что такое прочность? Ее оценивают по разным (несколько десятков!) параметрам, но важнейший – предел прочности при растяжении . Наберите воздуха – это напряжение (в кГ/мм^2 или Н/м^2), соответствующее наибольшей нагрузке, предшествующей разрушению образца, отнесенной к начальной площади его поперечного сечения до испытания. Проще говоря: берут специально изготовленную деталь (ее форма и размеры оговорены стандартами) и на испытательной машине растягивают ее, плавно повышая нагрузку, до разрыва. Усилие в момент перед разрушением, деленное на площадь поперечного сечения, и покажет предел прочности.

Самые распространенные в земной коре металлы – железо, алюминий, магний, титан. Эти же материалы, естественно, наиболее употребимы в технике, в том числе и в конструкции мотоцикла.

ЖЕЛЕЗО

Этот металл не зря называют «хлебом промышленности». Более 90% всех используемых в технике материалов – это сплавы железа. И важнейшей добавкой является не металл, а… углерод! Если содержание углерода в сплаве от 2 до 5%, такой материал называется чугун. Он – самый дешевый из конструкционных материалов. Литейный чугун превосходно заполняет форму, но хрупок (предел прочности – от 12 до 38 кГ/мм^2). С давних пор его используют в двигателестроении. Когда-то из чугуна отливали поршни, картерные детали, цилиндры и блоки цилиндров. На последней позиции он до сих пор – фаворит (тем более, что добавками графита удается снизить коэффициент трения), но в мотоциклостроении уже практически не используется: тяжел! Ведь плотность железа и его сплавов – 7,87 г/см^3. Поэтому уже с 20-х годов используются алюминиевые цилиндры с чугунными гильзами, а нынче и гильзы уступили место разным видам покрытий (хром, никасиль или более сложные металлокерамические композиции).



Под пластиковой облицовкой спортбайка Ducati 996 рама из хром-молибденовой стали.

Ковкий чугун пластичнее и прочнее (предел прочности – от 30 до 60 кГ/мм^2), его используют, например, для изготовления тормозных дисков. Специальные марки чугуна применяются также для коленвалов, поршневых колец и т. п.

Но все же сплав № 1 – это сталь, материал, в котором содержится до 2% углерода. Он характеризуется ковкостью и высокой прочностью: предел прочности от 30 до 115 кГ/мм^2 для углеродистой стали и до 165 кГ/см^2 для легированной стали. В последней, кроме углерода, применяется множество так называемых легирующих (от латинского ligo – «связываю, соединяю») добавок: никель дает высокую прочность и пластичность, марганец увеличивает твердость и стойкость к ударным нагрузкам, ванадий повышает прочность, сопротивление удару и истиранию, хром повыша-

Рамы из алюминиевых сплавов можно найти и под облицовками спортбайков, и туристских мотоциклов, и даже в современных «кроссачах».

ет твердость и уменьшает ржавление… и так далее. Но у легированных сталей свои недостатки: высокая стоимость и сложная технология сварки (поскольку обычная электродуговая сварка «выбивает» легирующие элементы, снижая прочность шва).

К какому бы элементу мотоцикла мы не обратились, повсюду найдем сталь: «внутренности» двигателя и коробки передач, всяческие оси и кронштейны, элементы подвесок, рамы, крепеж, наконец… Хром-молибденовая сталь, прочная и податливая, используется для рам спортивных мотоциклов. А «вершина эволюции» – легендарный хромансиль, хромокремнемарганцовая сталь с рекордными показателями прочности на разрыв.

АЛЮМИНИЙ

Если знакомство человека с железом продолжается несколько тысяч лет, то его «роман с алюминием» не насчитывает и двух сотен! Причем поначалу технология его получения была такой дорогой, что распространеннейший в земной коре элемент считался… ювелирным материалом.

Всерьез за алюминий и его сплавы инженеры взялись лишь с развитием авиации. Ведь этот материал втрое легче стали: плотность его сплавов, в зависимости от состава, от 2,6 до 2,85 г/см^3. Правда, и механические свойства не высоки: предел прочности для литейных сплавов – от 15 до 35 кГ/мм^2, для деформируемых – от 20 до 50 кГ/мм^2 (лишь для самых дорогих и «сложных» сплавов – до 65 кГ/мм^2). Казалось бы, выигрыша никакого: втрое легче и втрое слабее – то ж на то ж и приходится! Но спасение предлагают законы сопромата: на жесткость детали влияет не только прочность материала, но и ее геометрические размеры. То есть алюминиевая деталь того же веса, что и стальная, гораздо жестче ее на изгиб и кручение (а при равных показателях жесткости она, соответственно, легче).

Этот фокус и определил победное шествие алюминиевых сплавов в мотоциклостроении. Фактически оно началось после первой мировой войны, когда в мирную жизнь хлынули авиационные технологии. Поначалу алюминий применяли для изготовления картерных деталей, поршней, чуть позже – для головок цилиндров и самих цилиндров. Но уже к концу 20-х годов относятся первые попытки делать из алюминиевых сплавов и рамы, хотя в широкую практику они вошли лишь в 80-е годы XX века. В общем, алюминиевые детали для современных мотоциклов можно перечислять бесконечно: маят-



Детали шасси красивого золотистого цвета у MV Agusta Brutale Serie Oro – это узлы из магниевого сплава.

ники задней подвески и трубы передней, колеса, кронштейны и траверсы руля, и т. д., и т. п.

Кстати, стоит развеять популярное заблуждение о якобы высоких антикоррозионных свойствах алюминиевых сплавов. На самом деле алюминий – настолько «активный» металл, что моментально вступает в реакцию с кислородом воздуха. В результате получается окисная пленка, которая как раз и защищает металл. Но у разных сплавов – разная коррозионная стойкость. Если литейные защищены достаточно хорошо, то пленка на деформируемых порой слаба (ее свойства зависят от легирующих добавок). Так, созданный в начале XX века для авиации первый высокопрочный алюминиевый сплав – дюралюминий – для защиты от коррозии приходится... покрывать («плакировать») чистым алюминием!

МАГНИЙ

Одно из ярких воспоминаний времен моей конструкторской деятельности: пришел из цеха приятель-картингист и бросил увесистую на вид болванку: «Лови»! «Идиот», – только и успел я вякнуть, пытаясь увернуться от летящей чушки. Но когда ее поймал, не поверил себе: словно держал в руках кусок пенопласта. Так состоялось мое первое очное знакомство с магнием – одним из самых легких металлов. Его плотность – 1,74 г/см^3 – в 4,5 раза меньше, чем у железа, и в полтора раза меньше, чем у алюминиевых сплавов.

Прочность тоже ниже: предел прочности от 9 до 27 кГ/мм^2 для литейных сплавов и от 18 до 32 кГ/мм^2 для деформируемых. И это бы не беда (законы сопромата на стороне «легковесов»!), но очень уж много у магния побочных «болячек». Во-первых, он дорог. Например, компания MV Agusta свои элитные спортбайки выполняет сначала в Serie Oro, с элементами рамы, маятником задней подвески и колесами из магниевого сплава. Так вот, MV Agusta F4-750 Serie Oro весила 180 кг – на 10 кг легче «обычной» F4S, у которой эти детали – из алюминиевого сплава. А стоила Serie Oro вдвое дороже, чем F4S!

Это еще не все. Магний настолько легковозгораем, что его приходится защищать и при литье, и при сварке, и даже при механической обработке. Он также нестоек к коррозии, и детали приходится оберегать вдвойне: оксидировать, а затем наносить лакокрасочное покрытие. И все равно в морской воде и прочих соляных жижах (в том числе и на тех, что возникают на зимних дорогах) магниевые сплавы гибнут «на раз».

И все же... ну очень легкий материал. Поэтому начали применять его уже в 20-е годы (тогда магниевые сплавы носили поэтическое название «электрон»). В качестве конструкционных материалов (для рам, колес и прочих деталей шасси мотоциклов) применяют редко, чаще для гоночной техники. А на серийной – охотно делают крышки картеров, клапанных механизмов и прочие не очень ответственные детали.



Титановый глушитель Acripovic для спортивных внедорожных мотоциклов.

ТИТАН

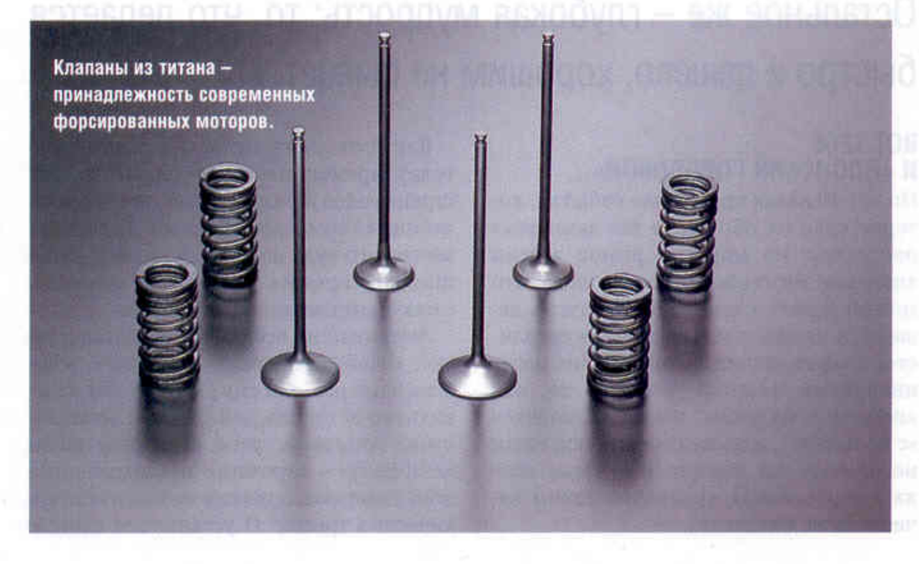
Все же боги любят посмеяться! Судите сами: почти идеальный материал, прочный, легкий, жаростойкий, великолепно сопротивляется коррозии. И в земной коре его полным-полно: четвертый по распространенности металл, после алюминия, железа и магния. Но попробуй его из этой коры извлечь! Кошмарно сложная технология получения и определяет высокую стоимость и малую распространенность титана.

Впервые металлический титан удалось получить лишь в 1910 году! Кстати, именно за титанические усилия по его извлечению материал и получил свое название. В 1948 году во всем мире было произведено лишь две тонны титановых сплавов. Но сверхзвуковой авиации и космической технике металл пришелся «ко двору», и его добыча стала развиваться лавинообразно. Вот уже и мотоциклам перепало...

Итак, что же за чудесные свойства? Во-первых, титан существенно легче стали: 4,51 г/см^3. При этом прочность его сплавов – как у лучших легированных сталей: от 75 до 180 кГ/см^2. Окисная пленка отличается высокой прочностью и определяет великолепную коррозионную стойкость. Некоторые марки сплавов имеют высокую жаростойкость. Титановые сплавы хорошо обрабатываются, свариваются (в нейтральной среде), обладают отличными литейными свойствами. В общем, идеал. Если бы не цена...

Так что пока применение титана на мотоциклах скромное. На гоночных машинах из его сплавов делают элементы ходовой части, но чаще все-таки их применяют для деталей двигателей: шатуны, клапаны, клапанные пружины. В общем, там, где требуется сочетание высокой прочности и легкости. Нередко из титана делают и крепеж.

Вот основные конструкционные металлы, применяемые в мотоциклах. За рамками обзора остались медь, благодаря своей рекордной электропроводности работающая в системе электрооборудования, и свинец, занятый секретной химической работой в аккумуляторе... Конечно, любой почтенный металловед сочтет своим долгом публично отхлестать меня за профанацию сей высокой науки и справедливо укажет на массу интереснейших и полезнейших фактов, пропущенных мною. В оправдание могу лишь сослаться на Козьму Пруткова: «Нельзя объять необъятное».


Клапаны из титана – принадлежность современных форсированных моторов.

ЦВЕТ ВРЕМЕНИ: ЖЕЛТЫЙ

Александр ВОРОНЦОВ,
фото из архива редакции



УСТОИТ ЛИ РУССКИЙ МЕДВЕДЬ ПРОТИВ АЗИАТСКИХ ТИГРОВ?

В одном из офисов я увидел презабавный плакатик: «Мы работаем: 1. качественно; 2. быстро; 3. дешево. Выберите два интересующих вас пункта.». Смейтесь-смейтесь, а в каждой шутке есть доля… шутки. Остальное же – глубокая мудрость: то, что делается быстро и дешево, хорошим не бывает.

ВОТ ТЕБЕ И «ЯПОНСКИЙ ГОРОДОВОЙ»…

Но лет 40 назад произошло событие, которое едва не обрушило все замшелые постулаты: на мировой рынок вышли японские мотоциклы. И оказалось, что можно делать очень быстро, очень дешево и очень качественно (журналистов американских и европейских мотоциклетных изданий потрясло то, что японские машины всегда заводятся «с полпинка», а после стоянки под ними не образуются позорные лужицы масла – европейская продукция таким качеством не баловала).

Как сотворили чудо? Вспомним шуточку времен перестройки: «В нашей стране голод и разруха – все, как в послевоенных Германии и Японии. Для экономического чуда не хватает лишь оккупационной армии». Ничего не скажешь, с оккупантами японцам повезло…

Американцы всегда исповедовали тезис: «Чтобы накормить голодного человека один раз, дай ему рыбу. Чтобы избавить его от голода, дай удочку». Безжалостной железной рукой янки разрушили «дзайбацу» – огромные промышленные конгломераты, похожие на наши олигархические тресты. И установили единые правила игры для всех участников рынка – от крупных до мельчайших. Если бы не эта политика, вряд ли Honda Motor за десять лет прошла бы путь от крохотной мастерской до огромного концерна.

И еще один негаданный «подарок» преподнесли японцам оккупанты-американцы: с гордостью глядя на дело рук и бомб своих – в прах разнесенную экономику, они установили смехотворно малый курс иены по отношению к доллару. Промашку ощутили уже через десяток лет, когда из поверженной Японии на американский рынок хлынули сказочно дешевые ткани, транзисторные радиоприемники и швейные машинки. Затем пришел черед мотоциклов и автомобилей.

Естественно, одной ценой они бы рынок не взяли: что цены для богатых янки! (Хотя… Может быть, потому они и богатые, что каждый центик считают? В США сотня баксов – очень даже серьезная сумма. А в Москве? Тьфу…) Но японская продукция прошла великолепную закалку местным рынком. Хотя выпускавшие их предприятия и были защищены низким курсом иены от импорта (помните 98-й в России? И последовавший за обвалом рубля взлет нашей промышленно-

сти?), но между своими шла грызня – ой-ей-ей! В середине 50-х в Японии больше сотни (!) компаний выпускали мотоциклы. А к концу десятилетия естественный отбор оставил лишь тех, кто мог сочетать привлекательные цены с высоким качественным и техническим уровнем.

Любопытно, что западные «спецы», ломая голову над загадкой японского качества, изобрели теорию «рисосеяния». Дескать, народы, которые тысячелетиями выращивают рис, привыкли к точной, скрупулезной работе (попробуйте-ка каждый росточек повтыкать отдельно! Это вам не пригоршнями зерно по полю разбрасывать!). Поэтому, дескать, и машины они делают с такой же тщательностью. Потому нечего удивляться тому, что Norton ломается в десять раз чаще, чем Yamaha – руки-то английские привыкли больше к топору, понимаешь ли… Теорию вроде бы подтверждали и успехи молодых «азиатских тигров» – Южной Кореи, Тайваня, Малайзии и прочих из зоны «рисосеяния». С мотоциклами эти азияты, правда, поначалу в Европу не лезли, но вот вся прочая продукция – вплоть до автомобилей – оказалась очень даже ничего.

ПОВТОРА НЕ БУДЕТ?

Со временем все «устаканилось», и японская продукция вошла в установленные обычаями рамки. Уже в 70-е годы мотоциклы «Made in Japan», оставаясь передовыми и качественными, стали весьма дорогими.

В начале 90-х, история, казалось, пошла по второму кругу. На рынок вышли китайцы с дешевыми копиями японских мотоциклов (как некогда японцы – с «клонами» немецких). Потрясенные эксперты обнаружили, что, как чертик из табакерки, возникла крупнейшая в мире мотопромышленность: счет произведенной продукции здесь пошел на миллионы. И тут же принялись строчить прогнозы: вскоре китайцы создадут оригинальные конструкции мотоциклов большой кубатуры, перебьют учителям-японцам ноги и подомнут под себя весь мировой рынок…

И сбылось? Не совсем – мягко говоря. Со времени первого масштабного появления китайских мотоциклов в Европе прошло чуть больше десяти лет. Напомним: японцы за тот же срок заполонили рынки богатых и развивающихся стран, создали множество передовых и оригинальных конструкций, на своей технике выиграли вчистую множество мотогонок… А чем прославились китайцы? Только тем, что в прах разбили красивую теорию «рисосеяния». Оказалось, что привыкшие к скрупулезной работе руки очень даже могут халтурить! «Китайское качество» в мировых рейтингах отвратной работы следует сразу же за «русским»… Впрочем, справедливости ради надо сказать, что на ряде предприятий, где за качеством строго следят, а за его соблюдение хорошо платят (такая уж скотина человек – за две копейки надрывать пупок не хочет), и китайские руки (равно как и русские) способны на чудеса. Не боится же Honda на требовательнейшем японском рынке продавать под своей маркой скутеры из Поднебесной.

К тому же китайцы оказались куда более консервативны, осторожны и, прямо скажем, нерасторопны, чем их восточные соседи. Продвижение их продукции в Европе и США – на 90% заслуга местных торговых партнеров. Как «поворачиваются» сами жители Поднебесной, продемонстрировал недавний московский автосалон. На нем впервые появились китайские автомобили, поразившие искушенных россиян сочетанием убогости исполнения и «не детской» цены. Но на вопрос, где купить, китайцы отвечали: «А вот приезжайте к нам на завод и забирайте!» Не мудро.



Да и с ценами они частенько не оправдывают ожиданий. В их технике доля собственно труда (который в КНР можно оплачивать по смехотворным расценкам) не так уж и велика. Зато очень дорого стоит оборудование, его необходимо вовремя обновлять (если для вас, как говаривал Жванецкий, «важен результат, а не сам процесс»). Если конструкция и оборудование современные, – продукт сразу попадает в разряд дороговизны. Сравните: китайская компания Xingfu клон 250-кубовой древней Jawa предлагает за 500 долларов, а копию более-менее современной, но равноценной по объему мотора Honda – за 2500. Чувствуете разницу? Но для импортера это еще не все повышающие розничную цену коэффициенты: прибавьте сюда транспортные расходы, растаможку и аппетиты продавца. Что получится? А получится, что выгоднее брать секонд-хэнд из Японии.

Еще одна причина нерасторопности китайцев в мировой войне продаж: они до сих пор выпускают только те модели, которые гарантированно найдут сбыт на местном рынке (исправно поглощающем более 10 миллионов мотоциклов и скутеров ежегодно). А там пользуются спросом лишь экономичные «рабочие лошадки», львиная доля которых – 125-кубовые машины во всех вариациях. 250-кубовых аппаратов лишь малая толика, потому как большинству не по средствам, а товар кубатурой еще выше и вовсе – ни-ни! Дорого! Рынки же развитых стран ждут именно мощных мотоциклов по демпинговым ценам. Китайцы обещают таковые предоставить. Уж десять лет как обещают… А обещанного, между прочим, ждут только три года.

«МЫ, ОГЛЯДЫВАЯСЬ, ВИДИМ ЛИШЬ РУИНЫ»

В этом Бродский был совершенно прав: «Взгляд, конечно, очень варварский, – признал он, – но верный». И при всех

ЗАКРУТИМ ГАЙКИ РОССИЙСКОМУ МОТОПРОМУ!



ботникам не на что. Поэтому они предпринимают героические усилия по обновлению модельного ряда, проводят активную маркетинговую политику и с надеждой поглядывают на богатого покупателя «за рубежом». Но забывают простую истину: даже если вы выпускаете один бракованный мотоцикл на тысячу, его покупатель будет уверен: ни на что хорошее вы не годитесь. И приятелей в том же убедит... А в Ирбите себя успокаивают тем, что «тройка с плюсом» за качество – это составляющая имиджа продукции, и что не перевелись еще на свете чудаки, которых хлебом не корми – дай повозиться с «конструктором». И череда преследующих предприятие банкротств – наглядный показатель его здоровья.

У мотопроизводств Ижевска и Коврова другая напасть. Если до недавнего прошлого для них (особенно ижевского) спасательным кругом оставался экспорт в страны третьего мира, то сейчас и беднейшие начинают защищать свой воздух – возводят преграды перед чадящими 2-тактниками. Нужен 4-тактный мотор! А его и нет, хотя в том же Ижевске над ним бьются уже десять раз по три года. Вот и приходится искать двигатели... у тех же китайцев. А отказ от собственного моторного производства – это уже даже не диагноз, а справочка от паталогоанатома!

Как ни странно, до сих пор наших мотопроизводителей защищали... смехотворные масштабы потребления на нашем внутреннем рынке, которые не привлекали ни японцев, ни европейцев, ни китайцев (не к ночи будь помянуты). Но как только спрос оживился, сразу же ушлые торговцы стали завозить дешевые скутеры... правильно, из Китая! Теперь дело и до сборки дошло. Оставим в стороне качество: с этим проблемы и у «наших», и у «ихних». И еще вопрос, у кого пуще. А вот технический уровень однозначно выше у «китаезов» (так что забудьте это пренебрежительное прозвище)! Для них почему-то не составляет проблемы установить на скутер вариатор, а на детский мотовездеход – автоматическое сцепление. К тому же сотня китайских мотозаводов предоставляет широчайший выбор модельной гаммы (жаль только, что «не выше 250»), да и в поисках приемлемого качества «китайский тигр» дает повод попривередничать. И это при ценах совсем не хищнических – они вполне сопоставимы с аппетитами отечественных производителей.

Так что судьба этих самых «отечественных» – не радостная. Богач купит Harley-Davidson или Yamaha. Тот, у кого кое-какие денежки водятся, западет на нового «китайца» или подержанного «японца». Если же совсем не густо с финансами, – всегда остается вариант потрепанного «Ижа» за две бутылки водки. Благо, у мотоцикла нет гниющего кузова, и эксплуатировать его можно вечно – были бы запчасти. Вот производство запчастей для многомиллионного парка мотостарья еще советского изготовления – это последняя возможность для отечественного мотопрома не помереть, но влачить жалкое существование. И пусть практика ближайших лет меня опровергнет! Это тот случай, когда буду рад ошибаться.

вышеперечисленных минусах именно китайцы могут добиться того, чтобы не оставить камня на камне от нашего мотопрома.

У советского мотоцикла очень своеобразная история. За малым исключением, производством двухколесных машин у нас занимались предприятия «оборонки» (а Киевский и Ирбитский заводы – не такое уж и исключение: поначалу и они только и работали на армию). Когда же грянула перестройка и прочие, по выражению Галича, «хренации», то оборонщики стали поглядывать на мотопроизводство как на обузу. В Туле его вообще свернули, как только убедились, что в ближайшем будущем прибыли от этого сектора не грозят. К тому все идет и в Коврове. Лишь в Ижевске мотозавод пока подпитывают... Впрочем, в последнее время и там производство мототехники и конструкторские подразделения выделили из общей структуры на «хозрасчет». Что сразу же вызывает в памяти пословицу: «Кошка бросила котят – пусть резвятся, как хотят».

В Ирбите ситуация другая: кроме как на мотоциклы, надеяться местным ра-

Когда верстался номер. Прекратил выпуск 50-кубовых моторов для зидовских мокиков «Пилот» крупнейший в России производитель 2-тактных двигателей для мопедов – Ковровский механический завод (КМЗ). На самом же заводе им. Дегтярева свернули производство мотоциклетных 200-кубовых 2-тактных моторов. В «Пилоты» теперь собираются устанавливать китайские 4-тактные «полтинники» (первые 800 аппаратов с таким движком поступят в продажу в мае).

В Ижевске также не видят перспектив в развитии «больших» мотоциклов с 350-кубовыми моторами 2Т. И в Вятских Полянах производство ВП-50 в «подвешенном» состоянии: свои «Стрижи» здесь уже давненько не выпускают, а поскольку ижевские «Корнеты» не пользуются спросом, то и производить движки-«полтинники» не для кого. Ижевчане в свою очередь также обратили взоры на восток, и их поймешь: укомплектованный 4-тактный китайский мотор с электростартером дешевле, чем устаревший отечественный двухтактник.

Таким образом, эра двигателей 2Т, которых в СССР в лучшие годы производили около миллиона в год, близится к закату.

Влад ВЛАСЕНКО, г. Луганск, Украина,
фото Юрия СТРЕЛЬЦОВА
и Сергея ПРОХОРОВА

«ДНЕПР» НА ЦЕПИ

ОППОЗИТ БЕЗ КАРДАНА – НЕ МИФ

Мотоцикл получился не вдруг. Очень хотел установить на свой «Днепр» заднее колесо с широкой покрышкой, но карданный вал был непреодолимым препятствием. Можно, конечно, сдвинуть колесо влево, но управлять мотоциклом, у которого колеса вращаются в разных плоскостях, радости мало. Если сместить двигатель с КП вправо, – сместится и центр тяжести, а это тоже бомба под управляемость… Или вовсе избавиться от вала?

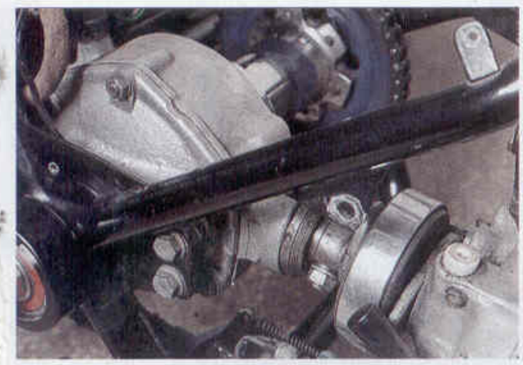
Карданная передача в сравнении с цепной обладает существенными преимуществами. Но и недостатками: большой вес редуктора увеличивает неподрессоренную массу задней подвески и ухудшает ее работу. О ремонтах и говорить не хочется. Заменить крестовину или отрегулировать положение шестерен в редукторе – это вам не цепь со звездочками поменять. Выбор передаточных отношений редуктора – раз, два и обчелся.

И я решился. Редуктор главной передачи установил на раме сразу за силовым агрегатом и соединил с КПП через резиновую муфту. А к выходу редуктора пристроил переходник с ведущей звездочкой. Причем так, что ось вращения звездочки совпала с осью качания заднего маятника. Благодаря чему избавился от одного из главных недостатков цепной передачи – изменения натяжения цепи при работе задней подвески. Чтобы компенсировать ее удлинение за счет естественного износа, на концах труб маятника установил натяжители цепи. Новый маятник сделал шире – это чтобы вместить широкое колесо, а его трубы двойными – это для большей жесткости. Раму пришлось удлинить на размер редуктора.

Теперь об «обуви». Переднее колесо собрал из самодельной ступицы и «днепровского» 18-дюймового обода. Заднее колесо сварил из двух колесных дисков диаметром 15 дюймов автомобиля Mercedes. Ступица тоже самодельная, ее вес всего 4,6 кг. Согласитесь, «весомое» преимущество перед штатной конструкцией оппозита в прямом смысле этого слова.

Переделал и коробку передач. Шестерни III и IV передач заменил – их передаточные отношения уменьшились с 1,7 до 1,55 и с 1,3 до 1,09 соответственно. Передаточное отношение цепной передачи – единица, но если понадобится, изменить его теперь не составит труда. Изначально хотел сделать передачу на колесо кевларовым ремнем, даже изготовил шкивы. Но когда узнал его цену, моя фантазия быстро умерила свой полет. Ничего, поезжу пока с цепью.

После таких преобразований грех было не вторгнуться в святая святых – двигатель. В первую очередь решил избавиться от частой регулировки клапанов. Расточил отверстия в картере, в которых движутся толкатели привода клапанов, и установил гидрокомпенсаторы от автомобиля Opel. Чтобы они работали, к ним должно подходить масло под давлением из системы смазки двигателя. Я подвел его по стальным трубкам от датчика. Работала конструкция хорошо, но если не поднимать обороты двигателя выше средних. Уже на 4000 об/мин давление масла возрастало настолько, что компенсаторы продавливали мягкие «днепровские» клапанные пружины и начинались перебои в двигателе. А может быть, это происходило из-за того, что гидрокомпенсаторы тяжелее штатных толкателей, и у пружин не хватало силенок справиться с их инерцией на больших оборотах



«Родной» редуктор закреплен на раме и соединен с КП через резиновую муфту.



Под левым цилиндром расположен электропривод боковой подставки – это бывший механизм электрического стеклоподъемника.



Тормозной суппорт заднего колеса сделан из «ижевского» переднего и работает с тормозным диском от автомобиля Mazda.

двигателя? Разбираться не стал. Просто пересадил в «днепровские» головки «опелевские» пружины, и мотор заработал. Заодно установил на втулки клапанов маслосъемные колпачки.

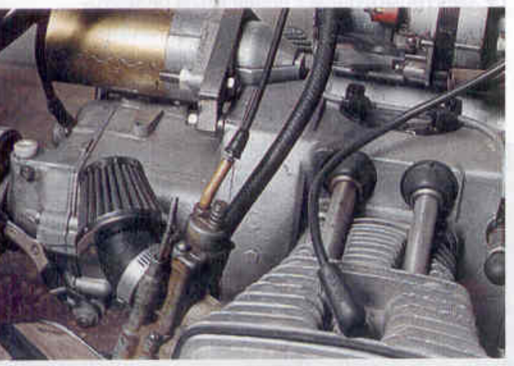
Электронику для зажигания собрал из вазовских деталей. Шторку датчика Холла изготовил по размерам «таврийской», только с двумя окнами, и приварил к стандартному центробежному автомату. Штатный корпус прерывателя очистил от внутренностей и закрепил в нем сам датчик. Благодаря коммутатору и катушке зажигания с четырьмя выводами от ВАЗ-2110 появилась возможность установить в каждую из головок по дополнительной свече и обеднить топливную смесь.

Проводка собрана по образу и подобию автомобильной. Установлены 10 реле, из которых два используются для блокировки стартера. С последним пришлось потрудиться. Вместо ведущего диска сцепления установил диск с зубьями, в зацепление с которыми при запуске двигателя входит шестерня «бендикса». Стартер от ВАЗ-2110, но из-за малого количества зубьев штатную шестерню на «бендиксе» заменил деталью от стартера ВАЗ-2108. Кикстартер решил на всякий случай сохранить. Блокировку стартера собрал по одной из общеизвестных схем, но добавил и кое-что свое. Когда гаснет лампа зарядки (то есть мотор завелся), шестерня «бендикса» автоматически выходит из зацепления. И еще один элемент автоматики: мотоцикл оборудован устройством отключения зажигания при падении.

Аккумулятор и блок реле расположил над редуктором, прихватив заодно часть места штатного воздушного фильтра. Остальное занял стартер. Теперь воздух поступает в карбюраторы через компактные фильтры низкого сопротивления.

Есть еще новация из серии «мелочь, а приятно» – боковая подставка имеет электропривод. Для этого воспользовался электромотором с червячным редуктором от итальянского стеклоподъемника SPAL. Установил его под левым цилиндром так, чтобы выходной вал редуктора находился на одной оси вращения с осью

LUGANSK HAZARD UKRAINE MC



Стартер ВАЗ-2110 занял место штатного воздушного фильтра.

подставки, и соединил их через резиновую муфту. На приборную панель вывел кнопку от того же стеклоподъемника.

С подвеской переднего колеса все было сравнительно просто – установил переднюю вилку от CZ-516. Задняя же, из-за того что амортизаторы наклонились после переделки маятника, нормально работать не хотела. Долго «мучил» «днепровские» амортизаторы: заливал в них импортное амортизаторное масло, сделал резьбовую регулировку предварительного поджатия пружины. Даже пытался перерегулировать клапаны. Но все это не помогло. Сейчас подыскиваю им замену среди импортных деталей.

А вот с тормозами было проще. Чугунные тормозные диски от автомобиля Mazda проточил до толщины 6 мм и установил в комплекте с «ижевской» гидравликой.

Простым и удачным решением оказалась установка электронного велоспидометра. Его датчик – геркон, смонтированный на пере вилки, реагирует на магнит, встроенный в тормозной диск.

Дебютный для «Днепра-V3» (V – Влад) сезон состоялся в прошлом году и не где-нибудь, а на байк-шоу в Питере. Несмотря на столь серьезные изменения в мотоцикле, за сезон не было ни одного отказа, а накатали мы с ним ни много ни мало 4000 км. Чертовски приятно сознавать, что из простого «Днепра» удалось собрать не просто полноценный аппарат, а то, что раньше казалось недосягаемым и невыполнимым. В этом есть и заслуга моих друзей из Луганского мотоклуба Hazard MC, а также СТО «Юна-моторс», на базе которого он собирался. Всех тех, для кого мотоцикл не просто средство передвижения, а неотъемлемая часть жизни. То, что делает ее особенной.

Двигатель: КМЗ «Днепр-11» с гидрокомпенсаторами зазоров клапанов, маслосъемными колпачками, воздушными фильтрами низкого сопротивления, электронным зажиганием собственной конструкции и самодельной выпускной системой. **Трансмиссия:** коробка передач – «Днепр» с передаточными числами 3-й и 4-й передач 1,55 и 1,09 соответственно ■ редуктор – передаточное отношение 3,88 (девятка) ■ передача на заднее колесо – цепью (передаточное отношение – 1). **Ходовая часть:** рама – «Днепр», переделанная ■ передняя вилка CZ-516 ■ задняя подвеска – самодельный маятник с доработанными «днепровскими» амортизаторами. **Тормоза:** передний и задний – гидравлика «Иж» ■ диски – чугунные, диаметром 250 мм от автомобиля Mazda-E200, рабочие поверхности которых проточены до толщины 6 мм. **Колеса и шины:** переднее – ступица самодельная, спицы – «Урал» (40 шт.), обод «Днепр» 18", покрышка – 100/90-18 ■ заднее – ступица самодельная, спицы – «Днепр» (60 шт.), обод – самодельный из 2-х дисков «Мерседес» 15", покрышка – 170/80-15. **Электрооборудование:** общая схема выполнена аналогично автомобильной (использовано 10 реле) ■ генератор – штатный ■ стартер – ВАЗ-2110 с шестерней «бендикса» от ВАЗ-2108 и электронной блокировкой ■ фара – переделанный корпус от МТ9 с польской оптикой Н4 ■ АКБ 36 Ah 12V ■ задний фонарь – самодельный, 45 светодиодов ■ дополнительный фонарь – мальтийский крест ■ электропривод боковой подставки, автомат выключения двигателя при падении. **Панель приборов:** самодельная, 8 светодиодов, электронный спидометр модели Sigma BC-800.

Владимир ШЛЯХОВОЙ,
Киев, фото автора

БАБКА С КОСОЙ ВСЕ БЛИЖЕ...

На Киевском мотозаводе выгодно мотоциклы не выпускать.



Рассчитанный на ежегодный выпуск 130 тысяч «Днепров» Киевский мотозавод работает сейчас менее чем на один процент мощности. Знающие люди говорят, что земля, которую он занимает (27 гектаров почти в центре столицы Украины), стоит гораздо больше, чем сам завод. Приватизация КМЗ, которая должна состояться, доконает то, что осталось от предприятия. Правда, условия приватизации предусматривают сохранение профиля его деятельности в ближайшие три года, но все понимают: безумство мечтать о выздоровлении дохляка. Станки, рассчитанные на массовое производство, запускают изредка и лишь на несколько часов.

Не понятно, как в такой обстановке еще умудряются хоть что-то выпускать.

В прошлом году установили рекорд: произвели 800 «Днепров». Зато роскошно выглядит география поставок! «Днепры» с колясками пошли в США, Италию, Бельгию, Францию, Испанию и Германию. Правда, по штуке-две-три... Лидер закупок – Куба: туда отправили около трехсот мотоциклов.

Если на КМЗ спросишь о новинках, говорят о том же, о чем говорили и три, и пять, и десять лет назад. За небольшим исключением и с оговорками: внедрены в производство двигатель (и то лишь модернизированный) с полнопоточной системой смазки и «жигулевским» масляным фильтром, а также рычажная подвеска переднего колеса для мотоциклов с коляской.

В попытках удержать КМЗ на плаву взялись за отверточную сборку велосипедов, руководители договорились с Ижевским мотозаводом о сотрудничестве в производстве комплектующих. Ожидается, что «Днепры» получат и ижевские переднюю гидропневматическую вилку с дисковым тормозом и более легким колесом, бензобак. Предприятия, якобы, собираются разработать чоппер с 5-ступенчатой КП, новым редуктором главной передачи. На КМЗ рассказали, что в планах конструкторов возобновить работы с «литровым» мотором (два опытных образца изготовлены еще в начале 80-х). А пока на «Днепр» пытаются установить двигатель от «Оки», для чего там раздобыли соответствующий мотор и переделывают под него раму... Вот такое намечается стратегическое партнерство с Ижевским мотозаводом, на котором... тоже не очень хорошо представляют свое ближайшее будущее...


Самая экзотическая модель КМЗ, несомненно, трайк-рикша («Днепр-303»).

Впрочем, договор между двумя былыми гигантами, а нынче карликами, не подписан.

Найдется не много оптимистов, верящих в возрождение КМЗ. На его территории поселился склад, он приносит больше прибыли, чем мотопроизводство. У Кубы вряд ли хватит денег еще на одну партию «колясочников». Ижевский мотозавод сегодня не тянет на роль ангела-спасителя, а другие ангелы вряд ли прилетят. А вот бабка с косой – на подходе. Жаль «Днепров» – хороши были, надежные.


Главный конвейер запускают иногда и на несколько часов.

Руслан ЛАПОНИН, Москва, фото автора

ТОП-КВАДР



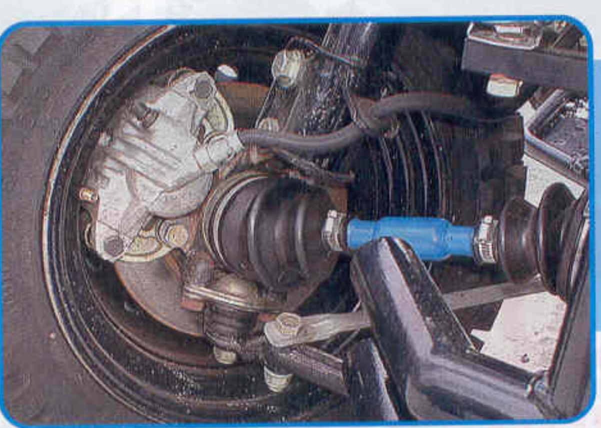
Я строил ATV. Компонуя мотоцикл, старался использовать максимум готовых деталей и узлов заводского исполнения – чтобы, когда понадобится ремонт, не тратить время на поиск запчастей.

Счел достойным замысла двигатель от «Иж-ПС» – самый мощный из отечественных 2-тактников (32 л. с.), с небольшой по размерам коробкой передач. К тому же он со спортивным норовом (кто ездил на «ПСах», тот поймет). Мосты сделал разрезными, с дифференциалами. Основа заднего – редуктор от «Муравья» – в нем предусмотрены режимы «вперед-назад», которые нужны для квадрацикла. А вот с передним мостом пришлось покорпеть, ведь он должен выполнять роль подключаемого агрегата, то есть менять колесную формулу с 4х2 (задний привод) на 4х4 (полный привод). Всего за один час справился с задачей: разобрал редуктор от того же «Муравья» и на шестеренке заднего хода срезал на наждаке все зубья. Теперь редуктор можно переключать: вперед или «нейтраль» (вместо «задний ход»).

Как крепить колеса? Взял за основу переднюю подвеску в сборе от ВАЗ-11113 («Оки»), приобрел два левых привода и два правых. Наружные «гранаты» ШРУСов оставил без изменений, а внутренние переделал – сделал сопряжение с редуктором. Валы между «гранатами» укоротил.

Внешне мой «квадрик» похож на «Сову». Установил «совиные» фару с обтекателем, руль в сборе, бак, седло, боко-

Панель приборов с указателем температуры двигателя и напряжения в сети вписалась в «зидовский» обтекатель.



Передняя подвеска и привод – полностью от «Оки».

вые накладки. Крылья – от ЗиДа.

Собирал аппарат на самодельном стапеле. Нанес на него все необходимые мне размеры для изготовления рамы... И тут сказал себе «стоп»! Изготовить такую сложную раму (это вам не мотоцикл!) с первого раза вряд ли удастся. А не лучше ли соорудить пробную? На работу затратил около трех недель, но впоследствии стапель сэкономил мне уйму времени на сборке окончательного варианта – ведь сама собой сложилась технология сборки. В конце концов, все получилось правильно и красиво.

Двигатель закрепил на раме через сайлент-блоки – чтобы гасить вибрации. Систему питания взял «родную» от «Иж-ПС» – карбюратор Mikuni и воздушный фильтр с масляной ванной от «Иж-П5». Над выпускной системой пришлось поколдовать – чтобы сохранить спортивный «норов» движка. Рассчитал и изготовил резонатор, немного переделал глушитель от «Фермера». Двигатель доработке не подвергал, только сменил ведущую звездочку на 15-зубовую.

Передачу крутящего момента на задний мост оставил цепью, на передний – через промежуточный вал (его разместил под двигателем).

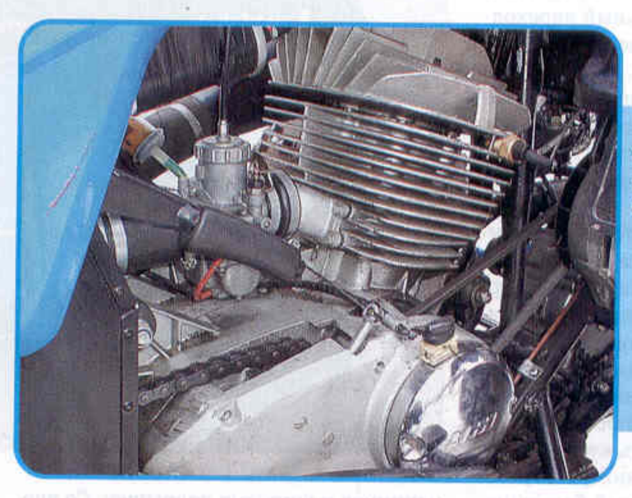
Чтобы защитить мотор и редукторы снизу, изготовил два поддона из 2-миллиметровой стали. С ними можно без риска что-нибудь покалечить ехать по глубокой колее, не бояться камней и пеньков.

Амортизаторы задних колес – от «Оки». В них чуть ослабил пружины амортизатора (срезав всего-то один виток) – и он «работает».

С передней подвеской все сложилось не так просто, поскольку, в отличие от задних колес, передние должны поворачиваться. Изготовил систему тяг (рулевые наконечники – от «Оки»), согласовал их с поворотом руля. Пружины амортизаторов тоже ослабил, как и задние.

Отдельная тема – колеса, ведь ATV должен обладать широкими шинами, скажем, как у «Фермера». Оставалось их только приладить. Разобрал два диска от «Оки», ненужное срезал «болгаркой», сварил вместе – получился один широкий диск. Проверил качество диска на биение в шиномонтаже: здесь мне сказали, что он не хуже, чем заводской «жигулевский». Изготовил еще три. Заказал на Ярославском шинном заводе четыре покрышки Я-417 («Фермер»), внутри каждой покрышки разместил по две камеры от «Жигулей» (одна – на случай прокола). Собрал колеса, они легко встали на свои места.

Тормозную систему сделал гидравлическую дисковую на все четыре колеса. Пристроил под бензобаком ручной тор-



«Электростанция» от «Москвича-2141» приводится ремнем.



Общие данные: длина – **1900 мм** ■ ширина – **1250 мм** ■ высота – **1200 мм** ■ база – **1300 мм** ■ высота по седлу – **850 мм** ■ дорожный просвет – **210 мм** ■ сухая масса – **280 кг** ■ максимальная нагрузка – **260–300 кг** ■ емкость бензобака – **14 л** ■ емкость зап. канистры – **20 л** ■ максимальная скорость – не установлена ■ расход топлива (средний) – **8 л** на 100 км. **Двигатель** – от «Иж-ПС» ■ мощность – **32 л. с.** при 6700 об/мин ■ карбюратор Mikuni ■ бензин – А-92. **Генератор** – 3-фазный альтернатор 12 В. **Система охлаждения** – воздушная, встречным потоком воздуха; принудительно электровентилятором. **Трансмиссия:** сцепление – многодисковое в масляной ванне ■ коробка передач – 4-ступенчатая. **Задний мост** – с дифференциалом, с задним ходом. **Передний мост** – отключаемый с дифференциалом. **Подвеска колес** – независимая, на пружинно-гидравлических амортизаторах.

моз – для ATV это вещь необходимая. «Ручник» связал с гидравликой.

Теперь об электрооборудовании. Так как «родной» генератор (6В, 60 Вт) меня не устроил, решил использовать от «Москвича-2141». Соответственно ему установил автомобильный аккумулятор на 55 а/ч. Большая емкость аккумулятора даже при поломке генератора позволит, если не включать свет, ехать целый день. Электронное зажигание взял все у той же «Оки».

Приборная панель от «Ижа» без труда разместилась в «Совином» обтекателе. Спидометр через самодельный переходник удалось соединить с передним мостом (работает – не врет). Под приборной панелью кнопки управления светотехникой, по бокам – указатели зарядки аккумулятора и температуры двигателя. Датчик температуры врезал в ребра рубашки охлаждения.

Под фарой два вентилятора принудительного охлаждения двигателя (от компьютера), от дождя они защищены сверху обтекателем. Воздух подается от лопастей на двигатель по наклонному скату.

Поскольку мотовездеход «прожорлив», сзади установил канистру. В баке 14 литров горючки, плюс канистра 20 л – теперь можно ехать куда угодно. Как и положено утилитарному ATV, сзади сделал большой красивый багажник, он крепкий – выдерживает двух взрослых пассажиров. Снабдил ATV огнетушителем, буксирным тросом, саперной лопаткой и топором. Наладку самоделки свел к установке сход-развала всех колес, регулировке электронного зажигания и карбюратора.

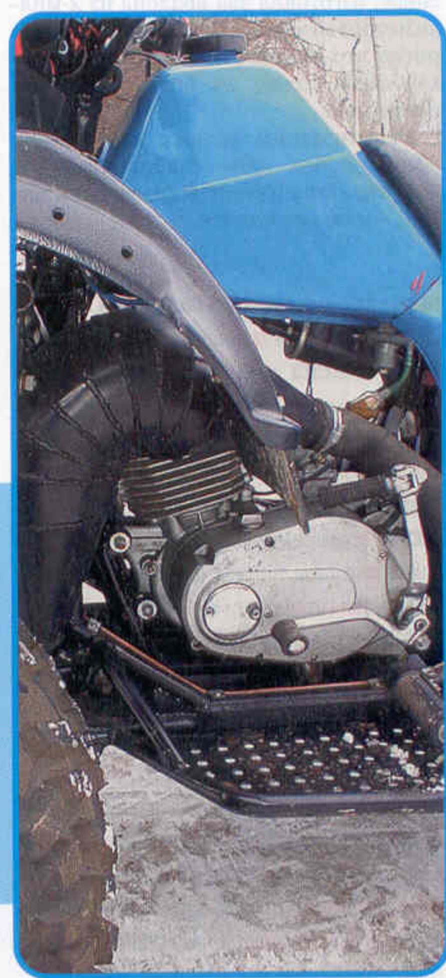
Пробная поездка показала, что ATV ведет себя прилично. Руль поначалу был немного туговат – это из-за сложной системы рулевых тяг, новых наконечников и широких покрышек. Со временем же управлять стало полегче. В поворотах мотоцикл устойчив, при движении задним ходом достаточно резв. Включать передачу «реверс» можно и рукой, и ногой, не вставая из седла. Амортизаторы работают отлично – «пробить» их невозможно.

ATV вышел неплохой. Конечно, тяжелое бездорожье ему не под силу – мощи маловато, но для покатушек на даче или в деревне – в самый раз.



20-литровая канистра вписалась и уже смотрится как штатная.


Снизу все агрегаты защищены щитками.


Резонатор доставил немало хлопот.


HONDA
YAMAHA
Kawasaki
SUZUKI
aprilia
MOTOR
HARLEY-DAVIDSON
CYCLES

Рисунок Сергея ЧИРКОВА

Тумэр ЦЫБЕНОВ, Улан-Удэ

С ПОВАДКАМИ БОМБАРДИРОВЩИКА

Кто бы отказался совместить в своем личном транспортном средстве проворство 2-колесной машины с комфортом 4-колесной!

Увы, до сих пор попытки подобного суммирования приводили лишь к совмещению недостатков обоих. А все почему? В том числе и потому, что гибрид неизбежно становился тяжел, и удержать его в равновесии превращалось в нелегкую задачу. А нельзя ли процесс «удержания» автоматизировать? Вот какая пришла в голову идея... Но вначале пару слов о том, как я до нее дошел.

С раннего детства и до окончания школы я не слезал с велосипеда. Когда вернулся домой молоденьким лейтенантом после окончания военного училища, вместо велика обнаружил в сарае новенький «Ковровец-175» – подарок отца. Потом были автомобили, самолеты... Поскольку моя специальность – инженер-механик по эксплуатации летательных и космических аппаратов, работал на Байконуре, на многих аэродромах. Не понаслышке знаком с бомбардировщиками, оснащенными так называемым «велосипедным» шасси – это когда основные колеса стоят друг за другом.

Давно раздражало такое несоответствие. Автомобили, вершина технической мысли, повороты дороги до сих пор проходят «блинчиком», как самолеты 100-летней давности. А ведь летчики давным-давно освоили прохождение виражей с креном! Вот и возникла идея совершенно оригинального транспортного средства: что-то в нем от автомобиля, что-то от самолета, что-то от мотоцикла, вернее – скутера.

Итак, удобный обтекаемый кузов, защищающий водителя и пассажира от непогоды, снабженный отоплением, вентиляцией и кондиционером. Но стоит он... на двух колесах (еще парочка поднимается и опускается – для старта-остановки и медленного движения). Перед водителем не руль, а ручка управления (или штурвал), как на самолетах. Тянем ее на себя – «прибавляем газ», толкаем от себя – «убираем». Прохождение поворотов – еще более занятное дело. Мотоциклисты изменяют траекторию

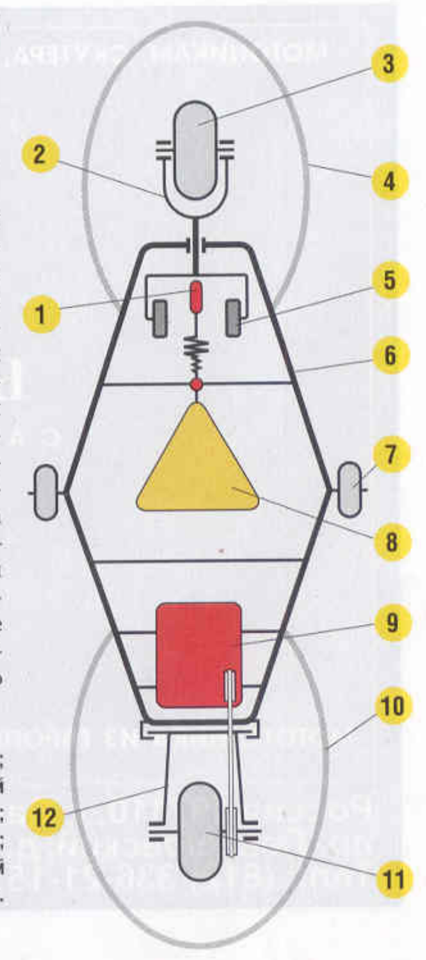
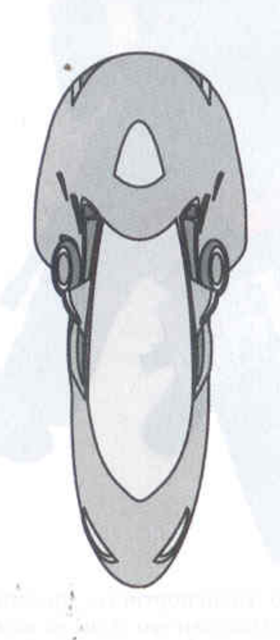


Схема устройства: 1 – ручка управления; 2 – передняя вилка; 3 – переднее колесо; 4 – передний обтекатель; 5 – педали управления передним колесом; 6 – рама; 7 – боковые поддерживающие колеса; 8 – балансировочный груз; 9 – двигатель; 10 – задний обтекатель; 11 – заднее колесо; 12 – подвеска заднего колеса.





не столько поворотом переднего колеса, сколько изменением крена машины. Вот и на моем аппарате для поворота переднего колеса служат две педали. Подавая ручку вправо-влево, мы смещаем балансировочный груз, который вызывает крен машины в противоположную сторону (разумеется, кинематика такова, что наклон ручки вправо вызывает и крен вправо, «заправляющий» аппарат в поворот).

Страшно? Непонятно? Только на первый взгляд: летчики всей планеты десятилетиями пользуются подобной системой и очень дивятся, почему она не применяется на наземных машинах.

Кстати, в качестве балансировочного груза можно использовать силовой агрегат: это здорово упростит и облегчит конструкцию.

Шесть лет назад я получил на эту «изобридею» патент РФ №2156203. Дело за малым: кто возьмется опробовать ее «в металле»? Глядишь, и понравится.

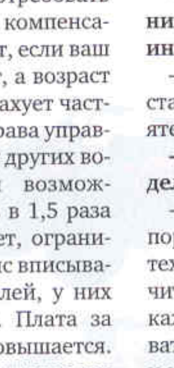
САГА ОБ ОСАГО

О правилах обязательного страхования автогражданской ответственности (ОСАГО) мы уже рассказывали («Мото», № 8-2003). С открытием мотосезона «взаимоотношения» правил страхования и водителей актуализировались. Собеседник корреспондента «Мото» – директор агентства «Отрадное» Росгосстраха Татьяна ШТАЛЬ.

– Татьяна Юрьевна, напомните, пожалуйста, читателям об особенностях страхования мотоциклов.

– По тарифной ставке мототранспорт выделен в отдельный класс. Базовый тариф – 1215 рублей – не зависит, в отличие от порядка страхования автотранспорта, от мощности мотора. Если же транспорт стоит на учете в другом государстве, оформляется только транзитное страхование.

Напомню еще одну важную особенность ОСАГО: из полной страховой суммы (400 тысяч руб.) максимум 160 тыс. направляется на компенсацию ущерба «железу» и 240 тыс. – здоровью. Если ущерб оценен экспертами на большую сумму, потерпевший вправе потребовать с виновного исчерпывающую компенсацию. Размер оплаты возрастает, если ваш стаж вождения менее двух лет, а возраст – до 22 лет. Если мотоцикл страхует частное лицо с предоставлением права управления неограниченному числу других водителей (существует такая возможность), то придется заплатить в 1,5 раза больше. Если тот, кто страхует, ограничивает круг этих лиц, то в полис вписываются имена всех этих водителей, у них проверяется наличие «прав». Плата за страхование при этом не повышается. Для всех жителей Москвы установлен повышающий коэффициент 2, для С.-Петербурга – 1,8. Если аварий не было, – это повод получить скидку при оформлении нового договора. С учетом безаварийной эксплуатации понижающий коэффициент в первый год составляет 0,95, в последующие – 0,9, затем 0,85 и так далее. За 13 лет непрерывного страхования понижающие коэффициенты могут вполовину сократить начальную сумму платы за полис ОСАГО.



Сегодняшний механизм ОСАГО сумму платы на следующий год для водителей, совершивших аварии, дифференцирует не от «размера» аварии, а от числа аварий в год по вине страхователя. При заключении с ним договора на новый срок применяется повышающий коэффициент, вплоть до самого высокого – 2,45.

– Имеет ли право страховая компания повысить ставки по собственной инициативе?

– Нет, законом четко установлены ставки и тарифы, так что любая «самодеятельность» исключена.

– Обязаны ли заключать ОСАГО владельцы мокиков, мопедов, скутеров?

– На мопеды, как и велосипеды, паспорт транспортного средства (ПТС) или технический паспорт не выдаются, а значит, они и не страхуются. Но вместе с тем, каждый вправе добровольно застраховать ответственность – при условии, что у него есть какой-либо документ на владение этим транспортным средством.

При страховании в добровольном порядке владелец сам вправе выбрать сумму ответственности – в этом случае ограничений нет, и в зависимости от названной суммы будет рассчитан размер платежа.

– Страхуются ли по ОСАГО снегоходы и ATV?

– Снегоходы как отдельный класс не страхуются, но по КАСКО (ущерб транспортного средства самого владельца или его угон) их можно застраховать. 4-колесники с ПТС попадают в категорию «мотоциклы и мотороллеры».

– Когда водитель страхует мотоцикл, имеет ли значение, прошел он техосмотр или нет?

– Мы страхуем транспорт до техосмотра. А вот пройдет ли его ТС или нет, нас не интересует – это проблема ГАИ.

– На мотоцикле талончик ОСАГО водитель никуда наклеить не может (автомобилисты обязаны их прикреплять на ветровое стекло), а значит, его легко потерять. Случись так – что делать?

– Обратиться в «свою» страховую компанию, написать заявление – растеряхе выпишут новый талончик и обязательно новый полис. Эта услуга бесплатная.

– Допустим, владелец застраховался, попал в аварию, кому-то нанес ущерб. Размер выплаты пострадавшему оказался меньше полной страховой суммы. Остаток накапливается для выплат по последующему страховому случаю или «сгорает»?

– Нет, не «сгорает». Мало того, сумма полностью восстанавливается. Допустим, мотоциклист совершил аварию, величина суммы покрытия ущерба «железу» составила все 160 тысяч. Но случись следующая авария, сумма компенсации составит все те же 160 тыс. Однако не забудьте: в будущем году за страховку придется заплатить в 2,5 раза больше.

– А он возьмет и пойдет страховаться в другую компанию...

– Чтобы заключить договор с новой компанией, полагается предупредить о «переходе» прежнюю, получить в ней справку о том, были выплаты или нет.

– Разъясните, как быть в следующей ситуации. Владелец собирается продавать мотоцикл через месяц-два. Как ему застраховаться с наименьшими потерями для кошелька?

– По закону, минимальный срок, на который можно заключить договор страхования, – 6 месяцев. Обращаю внимание: действие договора все равно составляет один год – просто ограничивается период использования транспортного средства. Сумма оплаты при страховании мотоцикла на 6 месяцев составляет 0,7 от годовой. При продаже мотоцикла договор страхования автоматически расторгается, и владельцу возвращается оставшаяся сумма страховки за минусом расходов на ведение дела. Из чего следует, что выгоднее заключить договор на год, а потом, коли придется, его расторгнуть.

– Мотоциклисты – «сезонные» люди, ездят в основном летом. Так есть ли им смысл брать годовую страховку?

– Конечно, разумнее купить полугодовую. Ее стоимость по базовому тарифу – 850 руб.

– Многие мотоциклисты ездят вне дорог, по лесам и полям, к месту покатушек везут его в кузове или прицепе. Правомочно ли требовать от них страхования по ОСАГО?

– Нет, если водитель на мотоцикле не участвует в дорожном движении, то не обязан иметь полис ОСАГО, никто не вправе его затребовать.

– В каких случаях страховая компания откажет в выплате?

– Если страховой случай произошел при одном из трех следующих обстоятельствах: при отсутствии «прав», если водитель находился в невменяемом состоянии или если за рулем был не вписанный в полис водитель (при ограничении лиц, допущенных к управлению).

– Первые две причины для отказа бесспорны. Другое дело, если «чайник» попросил сесть за руль более опытного человека...

– Существует такое понятие – договорные обязательства, они незыблемы. Если владелец мотоцикла слукавил, скажем, и вписал в полис имя человека без «прав» или номер несуществующего документа, то компания, согласитесь, будет права, если по отношению к нему предъявит иск на сумму причиненного ущерба.

Напоследок – пожелания мотоциклистам: ездите в шлемах, перед тем, как сесть за руль, не пейте спиртное и не носитесь по двору, как истребители. Берегите себя, окружающих и свои деньги.

Интервью провел Иван КСЕНОФОНТОВ, фото Алексея БЕССАЛОГО

ВСЕ С МОЛОТКА

КАК ПРОХОДЯТ ЯПОНСКИЕ МОТОЦИКЛЕТНЫЕ АУКЦИОНЫ



Знающие люди утверждают, что японцы предпочитают покупать по преимуществу новую технику, однако рынок подержанных мотоциклов здесь по-настоящему развит. В стране за неделю проходят сотни аукционов, зарубежных приобретателей лотов – сотни, если не тысячи, преимущественно – оптовые покупатели. Если судить по объемам торгов, то можно смело утверждать, что спрос на японскую б/у технику во всем мире очень и очень высок. Отследить, сколько среди торгующихся представителей России сложно, никто не склонен здесь представляться, одно известно: без японского гражданства или вида на жительство принимать в них участия не имеешь права. Однако, по мнению тех, кто давно и всерьез занимается этим бизнесом, доля ввозимых из Японии в Россию мотоциклов достигает 70% от общего числа всей ввозимой в нашу страну техники. А вот как проходят торги – разберемся.

Они проходят в просторных помещениях – здесь очень много столов, расположенных спускающимися рядами (вроде лекционной аудитории). Столы оборудованы электронным устройством, позволяющим нажатием кнопки просигнализировать о том, что готов повысить цену. На одной из стен висят большие экраны, на них демонстрируются фотографии мотоциклов. Их характеристики и прочая информация выводится на мониторы компьютеров, установленных перед каждым сидящим.

Владельцы мотоциклов, выставившие свой товар на аукцион, заранее назначают цену, которую хотят получить. В случае, если владелец отсутствует на процедуре, торги лота автоматически прекращаются, когда предлагаемая цена совпадает с той, что введена заранее продавцом.

Все здесь компьютеризовано до предела, а потому торги проходят в очень спокойной обстановке. Перед началом аукциона мотоциклы можно осмотреть на специальной площадке, так что здесь не берут кота в мешке и даже по фотографии.

Попасть в «святая святых» могут только лицензированные дилеры – человеку «с улицы» вход заказан. Дилеры ежегодно оплачивают право участвовать в аукционах. В свою очередь, аукцион несет ответственность за предоставляемую информацию: о пробеге, состоянии узлов и других данных – они указываются в аукционном листе, своеобразном паспорте товара. Данные в лист вносят независимые эксперты. Их информация – можете не сомневаться – на 100 процентов верна, малейшая ошибка в аукционном листе может стоить эксперту лицензии, а она, во-первых, стоит дорого, а во-вторых, процесс ее получения весьма непрост. По японским законам, ошибка за предоставление недостоверной информации может повлечь ответственность вплоть до уголовной.

Дилеры могут участвовать в торгах не только находясь непосредственно здесь, но и «играть» из любой точки мира через Интернет.

Благодарим сотрудников группы компаний **«Союзмото»** за помощь в подготовке материала.

НАШЕСТВИЕ РЫЖИХ

НОВИНКИ КТМ 2004 ГОДА В МОТОСАЛОНЕ «БАЙК–ЛЕНД»

В 2004 году крупнейший в России мотосалон «Байк-Ленд» обрел статус эксклюзивного дистрибьютера легендарной марки КТМ. Теперь мотоциклы, прославившиеся многими победами в ралли «Париж-Дакар», в чемпионатах мира по мотокроссу и в набирающих популярность соревнованиях класса «супермотард», можно купить и в России. Причем представлена вся линейка мотоциклов – начиная от маломощных детских и до самых «боевых». Серийная техника КТМ – это высочайшие технико-эксплуатационные характеристики, непревзойденное качество сборки, достойные самых требовательных мотоциклистов и спортсменов.

«Байк-Ленд» продает мотоциклы австрийского производителя с полным комплектом документов, в том числе и тех, которые необходимы для постановки мотоцикла на учет в ГИБДД. Для покупателей очень важный факт: КТМ можно купить в кредит! А как их обслуживать, ремонтировать? Продавец предоставляет полный комплекс техобслуживания и запчасти. Механики мотосалона прошли стажировку в Австрии. Гарантийное и сервисное обслуживание КТМ проводится с использованием фирменного специального оборудования.



KTM 950 ADVENTURE € 13 590

Это настоящий спортивный эндуро для путешествий с V-образным 2-цилиндровым двигателем почти литрового объема. При создании этого мотоцикла конструкторы КТМ активно использовали победоносный опыт, накопленный в авторитетнейших мировых ралли-рейдах.

KTM 950 Adventure способен с легкостью передвигаться по любому покрытию, сохраняя при этом удивительную устойчивость и стабильность. Новый двигатель демонстрирует колоссальную тягу, начиная с самых низких оборотов и до срабатывания ограничителя. Подвески поражают энергоемкостью. Вес мотоцикла существенно меньше, чем у конкурентов. Удобная посадка и хорошая ветрозащита обеспечат пилоту максимальный комфорт в дальних путешествиях.

Двигатель: 2-цилиндровый , 4-тактный, рабочий объем – 942 см^3, макс. мощность – 98 л. с. **Ходовая часть:** переднее колесо – 90/90-21, заднее колесо – 150/70-18, хода подвесок (передней/задней) – 265/265 мм, сухая масса – 198 кг.

KTM 85SX € 4990

Для начинающих мотокроссменов появилась прекрасная модель – КТМ 85SX, во многом базирующаяся на известной 125SX. На мотоцикле установлен 1-цилиндровый 2-тактный двигатель с жидкостным охлаждением объемом 85 см^3.

Двигатель: 1-цилиндровый, 2-тактный, рабочий объем – 85 см^3. **Ходовая часть:** переднее колесо – 70/100-19, заднее колесо – 90/100-16, хода подвесок (передней/задней) – 275/300 мм, сухая масса – 68 кг.



KTM 640LC4 ADVENTURE € 9990



Это мотоцикл двойного назначения, он выполнен по образу байков для ралли-рейдов. Его отличают надежный, проверенный гонками 1-цилиндровый 4-тактный двигатель, длинноходные энергоемкие подвески, 28-литровый бензобак и закрепленный на раме обтекатель с местом для установки «легенды» и аппарата спутниковой навигации. Удобная посадка пилота, совершенная ветрозащита и регулируемые подвески позволяют преодолевать большие расстояния, не чувствуя усталости, а мощный и тяговитый двигатель обеспечивает уверенную езду в любой ситуации.
Двигатель: 1-цилиндровый, 4-тактный, рабочий объем – 625 см^3, макс. мощность – 54 л. с. **Ходовая часть:** переднее колесо – 90/90-21, заднее колесо – 140/80-18, хода подвесок (передней/задней) – 270/320 мм, сухая масса – 158 кг.

KTM 640LC4 SUPERMOTO € 8990



Мотоцикл класса «супермотард». Его двигатель демонстрирует высокую максимальную мощность и солидный запас тяги в любом диапазоне оборотов. Ходовая часть обеспечивает идеальную управляемость на любой скорости, а тормоза Brembo гарантируют надежное и прогнозируемое замедление. Удобная посадка пилота позволяет легко контролировать мотоцикл. Это прекрасный байк для истинного ценителя стиля «супермотард».
Двигатель: 1-цилиндровый, 4-тактный, рабочий объем – 625 см^3, макс. мощность – 54 л. с. **Ходовая часть:** переднее колесо – 120/70-17, заднее колесо – 160/60-17, хода подвесок (передней/задней) – 265/310 мм, сухая масса – 149 кг.

KTM 640 DUKE II € 9500



В отличие от более «жесткого» KTM 640LC4 Supermoto, модель KTM 640 Duke II – изысканный и стильный мотоцикл для городской езды. Двигатель характеризуется большим крутящим моментом в широком диапазоне оборотов и обеспечивает интенсивное ускорение. Конструкторы уменьшили ход подвесок, чтобы улучшить управляемость. Для удобства передвижения по городу у мотоцикла понижена высота седла и уменьшен дорожный просвет. Внешность KTM 640 Duke II весьма необычна: небольшой обтекатель с двумя вертикально расположенными фарами выглядит очень стильно и делает мотоцикл легко узнаваемым.
Двигатель: 1-цилиндровый, 4-тактный, рабочий объем – 625 см^3, макс. мощность – 54 л. с. **Ходовая часть:** переднее колесо – 120/70-17, заднее колесо – 160/60-17, хода подвесок (передней/задней) – 140/170 мм, сухая масса – 149 кг.

KTM 50 MINI ADVENTURE € 1690

Детские кроссовые мотоциклы серии KTM 50 Adventure хоть и предназначены для тех, кто делает первые шаги в мотоспорте, тем не менее, они наделены всеми достоинствами «взрослых» моделей. Детские комплектуются 50-кубовым одноцилиндровым 2-тактным двигателем без коробки передач, с автоматическим центробежным сцеплением.
Высота седла регулируется.
Модификация – KTM 50 Mini Adventure, она рассчитана на детей в возрасте от 4 до 6 лет.
Двигатель: 1-цилиндровый, 2-тактный, рабочий объем – 49,8 см^3. **Ходовая часть:** переднее колесо – 2,50-10, заднее колесо –2,75-10, сухая масса – 39 кг.



Фото H. Mitterbauer



ПОД МУЗЫКУ ВСТРЕЧНОГО ВЕТРА

ШЛЕМЫ SCHUBERTH В МОТОСАЛОНЕ «БАЙК–ЛЕНД»

Ошибка байкера при выборе шлема может стоить ему головы – в прямом смысле! Немецкая фирма Schuberth наладила массовое производство шлемов по тем же технологиям и из тех же материалов, что и для участников профессиональных соревнований. А это гарантия наивысшей надежности.

Заботясь о безопасности мотоциклистов, вместе с тем улучшили аэродинамику, аэроакустику шлемов, да и сделали их просто удобными. Они изготовлены из карбона и арамида – материалов, позволяющих достичь высочайших защитных свойств при минимальной массе шлемов. В некоторых моделях применяется ноу-хау компании Schuberth – дополнительный откидной солнцезащитный козырек, расположенный под основным забралом.

SCHUBERTH CONCERT



Оптимальное облегание и превосходная вентиляция этого шлема выгодно выделяют его из всего модельного ряда. Дополнительный аксессуар – подогреваемый солнцезащитный козырек: даже в самую холодную погоду он останется прозрачным. Вес – 1650 г.

SCHUBERTH SPEED

Шлем высокого уровня безопасности с хорошими аэродинамическими свойствами. Особенности его конструкции позволяют уменьшить сопротивление воздушному потоку. К тому же он настолько легок, что в длительном путешествии и шея не устает. Вес – 1525 г.

SCHUBERTH S1

Чисто спортивная модель с интегрированным солнцезащитным козырьком. В силу своеобразия конструкции и материалов, шлем сокращает внешний шум для слуха байкера до 85 децибел при скорости 100 км/ч. Модель оборудована непрерывно функционирующей динамической системой циркуляции воздуха, а также механизмом замены стекла Easy Change. Вес – 1740 г.



SCHUBERTH QM1 STREET

Создатели этого шлема уделили особое внимание аэродинамическим свойствам, «вступающим в действие» на больших скоростях. Модель обладает тонкостенным спойлером, эффективной вентиляцией, двойными D-кольцами на застежке, а также проверенной в гонках системой безопасного крепления стекла. Вес – 1360 г.

ИНДИВИДУАЛИСТ И ЕГО КОМАНДА

Сергей ПАНФЕРОВ, менеджер мотосалона компании «ДиМ+К°»

– «Нет!» – сказали родители, когда я, восьмилетний, сел на кроссовый мотоцикл. Но, поразмыслив, уступили. Рассудили, что в жизни опасностей хватает, так уж лучше я научусь контролировать технику, а с этим придет навык контролировать все вокруг меня. В этом отношении лучше школы, чем мотокросс, сложно придумать… С тех самых пор я «на двух колесах».

Рос в Карелии, учился, выступал в местных чемпионатах. В 1996-м занял второе место в чемпионате республики, в 97-м – первое, «докатался» до звания мастера спорта. Но из-за травмы два года назад вынужден был перейти из спортсменов-профессионалов в любители. Переехал в Москву, поступил в автодорожный институт. Но очень не хотел расставаться с «двумя колесами», и вот совместил бизнес с любимым делом – занялся мотобизнесом. Езжу на кроссовом Honda CR250. Только в езде на внедорожнике и можно разрядиться после рабочей недели, ощущения, которые дает этот мотоцикл, мне испытать не удалось больше ни с чем и никак иначе. Разрядку приносит не только скорость, но и возможность преодоления препятствий…

Планирую приобрести эндуро для путешествий. Хочу как-нибудь прокатиться на Урал, а может, и дальше – открыть для себя азиатскую часть страны. И только потом осваивать Европу. С нею не спешу, ведь в России столько чудес, удивительных мест, что Европе и не снилось!



То, что я давно связан с двухколесной техникой, очень помогает в бизнесе: знаю, что нужно покупателю. В моем представлении хороший результат работы – если клиент снова и снова возвращается в салон. Пусть хотя бы для того, чтобы купить перчатки или другую мелочь, поделиться новостями, но то, что возвращается, доказывает: его здесь все устраивает. Читателям журнала желаю хороших дорог, верных друзей и новых впечатлений.

Александр ФИГЛИН, фото Piaggio

С КЕМ ЛУЧШЕ «ФОРСИТЬ»?

ЕВРОПА ЛЮБИТ PIAGGIO

Что движет нами при выборе скутера? Конечно, форма задних фонарей! Не хмыкайте – и это тоже имеет значение. Но куда важнее запас прочности ходовой части. Или важнее какие подвески, тормоза? Нет, главное – возможности силового агрегата. Когда проходит первая волна кайфа, едва ли не каждый скутерист начинает страсть как хотеть «зарядить» аппарат. И вот тут-то оказывается, что одну машину удается форсировать, что называется, «до чертиков» с минимальной потерей ресурса, у других же потенциал более чем скромный. Здесь играет роль конструкция базового мотора, его распространенность в Европе, доступность тюнинга. В этом отношении лидер, конечно, Piaggio.

За плечами итальянского концерна 120-летняя история. Он выпускал морские суда, самолеты, промышленное оборудование… Но подлинную славу принес дебютировавший еще в 1946 году мотороллер Vespa. С тех пор производство скутеров итальянской марки не прерывалось ни на день. Сейчас Piaggio, крупнейший в Европе производитель мототехники, захватил 47% рынка скутеров. Ему также принадлежат марки Gilera, Derbi, часть пакета акций концерна MV Agusta.

Скутеры современного поколения (с вариатором и пластиковой облицовкой) концерн выпускает с 1990 года, а с 1996-го активно участвует в скутерных соревнованиях. И в последние годы юркие снаряды Piaggio практически вытеснили всех соперников. Оцените потенциал модели Zip SP: подняв рабочий объем движка с 50 до 70 см³, с него удается «снять» 20 л. с. мощности, «раскрутить» коленвал до 19 000 об/мин. Такая «малышка» развивает скорость 140 км/ч, и не всякий способен ее обуздать.

Сейчас Piaggio выпускает множество семейств и утилитарных, и спортивных скутеров, с двигателями рабочим объемом от 50 до 500 см³. Мало того, силовые агрегаты концерна с удовольствием используют и крупные, и мелкие компании Европы (и не только). Так сами понимаете, в какой марке больше «форса».



ХОРОШО СИДИМ!

Дмитрий ЮДИН,
фото Honda, Yamaha
и Camel Honda Team

Все, что будет сказано, основано на содержании книги Кейта Кода «Twist Of The Wrist 2», спортбайкерской «библии» всех мотоциклетных времен и мотоциклетных народов. В прошлый раз («Мото», №2–2004) мы обсудили изначальную причину большинства ошибок в управлении мотоциклом: во многих случаях поступать правильно нам мешает инстинкт самосохранения. Речь шла об ИНС-1 – сбросе газа. Теперь познакомим с нюансами, касающимися посадки и работы тела при езде.

Если бы байк мог говорить, он время от времени просил бы неумудренного водителя никогда на него не садиться. Знаете, почему? Как неопытный пассажир, в потугах помочь наклонить мотоцикл в повороте, создает проблемы пилоту, так и водитель порой невольно создает проблемы байку.

Например, большинство начинающих спортбайкеров, насмотревшись мотогонок по телевизору (причем смотрели невнимательно), пытаются свешиваться и рулить одновременно. Грубейшая ошибка! Она приводит к рысканью мотоцикла на входе в поворот. Правильная «технология» действий на входе в поворот такова. Займите «свешенное» положение до начала руления, причем так, чтобы не пришлось изменять позицию до выхода из поворота. Закрепитесь на байке – прижмите «внешний» мотобот или всю ногу к раме (можно также прижать колено к баку). И только теперь можно начать рулить.

В S-образных поворотах нельзя осуществлять руление в момент перемещения тела с одной стороны байка на другую, то есть при «перекладке» – так можно вызвать сильнейшее рысканье. А если еще и рулить, одновременно используя руль в качестве опоры для тела, – вообще беда.

О руках. Если руки сильно устают при езде по дороге или на трассе со множеством поворотов, значит, посадка и действия рук однозначно неправильные. Не держите руль мертвой хваткой – больше доверяйте мотоциклу. Сильное сжимание рукояток руля – действие неосознанное, собственно, оно и есть проявление инстинкта самосохранения № 2 (ИНС-2). Как с ним бороться? Да просто расслабьтесь! Согласен, сделать это очень сложно, и стопроцентного эффективного совета, как обмануть ИНС-2, не существует. Можно советовать только одно: вам нужно прийти к пониманию происходящих процессов.

А суть вот в чем. При движении мотоцикла переднее колесо в той или иной степени рыскает всегда (не буду углубляться в научные дебри – поверьте Кейту и мне на слово). Можно и нужно ли

Шинья НАКАНО «лежит» правильно

с этим явлением бороться? Во-первых, вряд ли у кого-то хватит физических сил, а во-вторых, если все-таки удастся это сделать, начнется такой «расколбас», что байк выйдет из-под контроля. Кстати, если в подшипниках рулевой колонки люфтов нет и подвеска работает нормально, то рысканье не передастся на раму мотоцикла. С другой стороны, находящийся под воздействием ИНС-2 водитель «замыкает» рысканье передней вилки через себя на раму. Живой пример – езда на кроссовом мотоцикле по песку. Жесткая хватка руля – прямой путь к падению. Стоит ее ослабить – и ход байка сразу стабилизируется, хотя передняя вилка будет интенсивно «шевелиться». Смысл всего вышеизложенного можно сформулировать и так: если пилот расслаблен – рыскает только передок, стоит хоть чуть напрячься, – колебания через тело передадутся на весь мотоцикл.

К тому же слишком крепкая хватка заставляет байк распрямлять траекторию в повороте. Помимо прочих причин этого явления, пилот давит на «внутреннюю» рукоятку руля сильнее и как бы сам «выруливает» наружу.

Что касается модных сейчас рулевых демпферов, то они уменьшают амплитуду и интенсивность рысканья. Устройство, безусловно, полезное. Но если со всей дури зажать руль руками, не поможет и самый «крутой» демпфер.

Преодолеть инстинкт очень трудно. Единственный способ «не мешать вилке работать»: расслабьтесь и получайте удовольствие.

Эргономика современных спортбайков устроена так, как она устроена, и это отнюдь не по воле художников. Сиденье с упором сзади лучше удерживает пилота при интенсивном разгоне, значит, он может не цепляться за руль на пределе сил. Широкий бензобак позволяет локтям опираться на него в повороте. Боковые выштамповки на том же бензобаке служат опорой для коленей, что опять-таки разгружает руль. На высокий бак можно лечь грудью – с тем же успехом. Смещенные назад подножки дают более надежную опору при перемещениях. А раздельный регулируемый руль типа clip-on можно установить таким образом, что аэродинамика объекта «пилот-мотоцикл» станет оптимальной, да и нагрузка на рукоятки будет слабее. Правильное использование всех этих особенностей эргономики обеспечит взаимопонимание с байком.

Многим пилотам мешает встречный поток воздуха, и они еще и поэтому до одеревенения мышц держатся за руль, превращаются в несгибаемый памятник – и туловище становится парусом. А надо «залечь» пониже – сопротивление воздуха тогда не помешает. В скоростных поворотах при свешивании выставленное колено тоже начинает «парусить», так что лучше держать ногу поближе к мотоциклу.

Если начинается «расколбас» руля на разгоне, значит, пилот слишком сильно в него вцепился. Вот упор на сиденье и предназначен для опоры тела. А представьте себе, что переднее колесо еще и взмыло в воздух! Что случится при его



Валентино РОССИ в заносе не мешает мотоциклу!

Макс БЬЯДЖИ «держится» за байк левыми локтем и коленом



Такая... гм... обстановка на пит-лейне помогает БЬЯДЖИ расслабиться перед стартом. Чтобы в гонке не переусердствовать, сжимая руль



приземлении? Догадайтесь с трех раз, если знаете, что положение колеса сбито «расколбасом»... Ко всему прочему, напряженная посадка, неровности дороги и сопротивление воздуха заставляют голову «дрожать» – отсюда «размытая картинка». С нею можно и дорогу «потерять», а вслед и голову... Так что слишком крепкая хватка руля в сочетании с общей напряженностью вызывает целую кучу нежелательных ездовых эффектов. Релаксируйте!

И еще о руках, только в другом контексте. Запомните, байк сам по себе в движении невероятно стабилен, если пилот ему не мешает. Рассмотрим распространенный случай – снос заднего колеса в повороте. Большинство «гонщиков» не подозревает, что мотоцикл сам автоматически компенсирует занос. Когда начинается снос заднего колеса, переднее движется в ту же сторону – в сторону заноса. Причем колесо поворачивается ровно на тот угол, какой необходим для стабилизации движения. Вас может сбить с толку автомобильный опыт: когда на скользкой дороге заносит зад автомобиля, передние колеса, усугубляя ситуацию, как бы норовят «взглянуть» внутрь поворота, и водитель должен суметь вовремя повернуть руль (а с ним и колеса) в сторону заноса. Байкеру этот условный рефлекс драйвера вреден!

При сносе байка срабатывает ИНС-2, и пилот с хорошей реакцией оказывается в наибольшей опасности. Удерживая руль от поворота в сторону заноса (байк, повторюсь, делает это автоматически), водитель провоцирует разворот вокруг точки контакта переднего колеса с дорогой. Автомобиль в таком случае просто развернется, а мотоцикл выбросит седока из седла и перевернется – это называется хайсайд. Да, забыл, еще ведь включится и ИНС-1 (сброс газа) – и мотоцикл превратится еще и в катапульту. Так что не мешайте умнейшей конструкции самой исправлять положение. В крайнем случае, можно использовать свешенное для опоры колено.

Словом, больше доверяйте мотоциклу – он ничего плохого вам причинить не хочет.

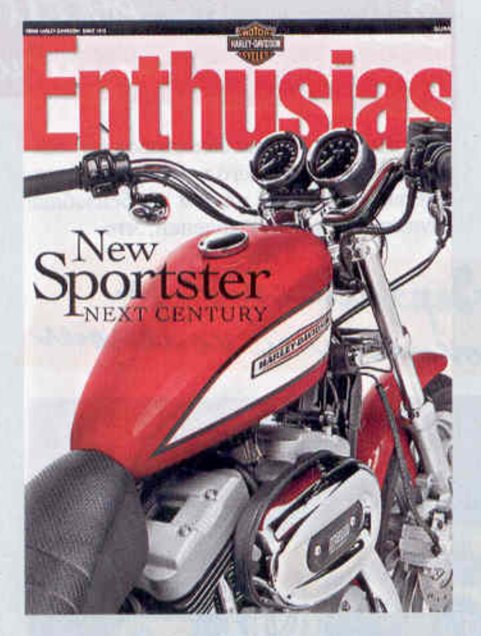
НОВОСТИ

МИЛЛИОН «ЭНТУЗИАСТОВ»

Популярный американский журнал Enthusiast отметил важное достижение для печатного СМИ: зимний номер 2004 года впервые вышел тиражом 1 млн. экземпляров!

С 1916 года Enthusiast рассказывает читателям обо всем, что связано с маркой Harley-Davidson: печатает обзоры о мотоциклах H.-D., эксклюзивные интервью, технические материалы, советы экспертов и т. п. Его по праву считают долгожителем среди изданий, посвященных мотоциклам.

На самой известной обложке Enthusiast, вышедшей в мае 1956 г., 21-летний Элвис Пресли сидит на красно-белом Harley-Davidson KH. Это был третий по счету «Харлей» звезды рок-н-ролла. Но в журнале его охарактеризовали сдержанно: «хороший клиент, который умудряется выкроить время, чтобы покататься на KH».



В БЕЛЫЙ ДОМ НА HARLEY

Демократ Джон Керри, основной соперник Джорджа Буша на грядущих президентских выборах в США, нашел кратчайший путь к сердцам избирателей-байкеров. На площадке популярнейшего в США ток-шоу появился в высшей степени эффектно – в седле Harley-Davidson Dyna Wide Glide. В интервью 58-летний Керри поведал о своем давнем пристрастии к мотоциклам. В молодости у него был Triumph Bonneville, позже Ducati и BMW-R12000C. Сейчас он подустал летать на двухколесных «ракетах» и пересел на старый-добрый (и самый американский) Harley. Какой байкер не отдаст за такого кандидата свой голос?! У Керри есть все шансы «въехать» на H.-D. и в Белый дом.

ОРЛЫ ПЕРЕЛЕТАЮТ ГИМАЛАИ

Компания Kinetic оправдывает пословицу о ласковом телке, который двух маток сосет. Еще в середине 80-х годов индийский концерн установил связи с японской Honda, и сейчас произведенные по ее лицензии скутеры продаются во всем мире. Недавно индусы заключили соглашение и с оказавшейся на грани краха итальянской Italjet, и скоро в Индии развернется производство ее скутеров с моторами рабочим объемом от 100 до 400 см³. Кроме того, в 2003 году через свою сбытовую сеть Kinetic продал 200 корейских 250-кубовых круизеров Hyosung Aquila («Орел»). Теперь боссы двух компаний ведут переговоры об изготовлении этих машин в Индии, причем в очень немалых количествах – до 10 000 штук ежегодно. Для корейских орлов и Гималаи – не преграда.



Фото Hyosung

МОТОЦИКЛЫ, МОТОРОЛЛЕРЫ, ATV
ГЕНЕРАТОРЫ, ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ
ПРОДАЖА В КРЕДИТ И ЛИЗИНГ
СЕЗОННОЕ ХРАНЕНИЕ

КАЧЕСТВЕННОЕ
ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ
МОТОЦИКЛОВ, МОТОРОЛЛЕРОВ,
ATV, ГЕНЕРАТОРОВ, ЛОДОЧНЫХ МОТОРОВ
ГАРАНТИЯ НА ВЫПОЛНЕННЫЕ РАБОТЫ 1 ГОД
ЭВАКУАЦИЯ
СТЕНД ИЗМЕРЕНИЯ МОЩНОСТИ ВАШЕГО МОТОЦИКЛА

YAMAHA **ДиМ+Ко**

Волоколамское ш., 120, т. (095) 105 05 22
www.dimko.ru



Россия, г.Владивосток, ул. Бородинская, 46/50, офис 607
Тел./факс: +7 (4232) 24-27-94 • E-mail:vostokscooter@mail.ru
w w w . v s c o o t e r . r u



МОПЕДЫ Б/У ИЗ ЯПОНИИ
НОВЫЕ МОПЕДЫ "JIALING" (КИТАЙ)

Иван КСЕНОФОНТОВ

ЮЖНЫЙ КРЕСТ ДЭЙВА БАРРА

*В материале использованы фотографии **Дэйва БАРРА**, представленные в редакцию Книги Гиннесса в качестве доказательства достижения.*

Достижения американца Дэйва БАРРА зарегистрированы в Книге рекордов Гиннесса. Но он не угомонился – отправился «поставить крест» на Австралии. Не из жажды пущей славы, во всяком случае, не только. Он, безногий человек, решил до конца жизни доказывать, что инвалиды – это не только те, кто клянчит милостыню на перекрестках.



Свой первый «Харлей» Барр купил больше 30 лет назад, когда служил в морской пехоте США. После службы завербовался в южноафриканскую армию, его джип подорвался на противотанковой мине. Наемнику ампутировали обе ноги, он перенес еще 20 операций, вполовину потерял слух... Будущее выглядело безрадостным. Многие в подобной ситуации



«Во попал!..»
На полпути к мысу Стип-Пойнт.


«Неубиваемый» старик «Харлей»...


Здесь мечтал о дороге с колдобинами.



Запад, мыс Стип-Пойнт.

ломаются, но только не Барр – через два года он уже передвигался без костылей, водил автомобиль и мотоцикл.

Просто кататься стало невыносимо – характер звал совершить нечто, чего не могут даже многие «нормальные» люди. Например, кругосветное путешествие. И он его совершил – объехал сначала Африку, затем обе Америки, а в 1997 году пересек «вдоль» всю Россию, причем зимой. Это достижение в 1998 году Дэйв зарегистрировал как свой первый рекорд в Книге рекордов Гиннесса. То памятное путешествие помогла организовать редакция «Мото», и автору этих строк посчастливилось проехать вместе с Барром часть пути по зимникам Дальнего Востока («Мото», № 1-1998).

С тех пор мы с Дэйвом поддерживаем связь. И вот он предложил нашему журналу свой рассказ о том, как достался ему очередной «Гиннесс» – за пересечение Австралии.

Хотя этот континент и невелик, он в то же время самый трудный для мотопутешественников. По количеству и качеству дорог Австралия схожа с Россией. Неудивительно, что Гиннесс решил рассмотреть вопрос о регистрации «преодоления» материка. Но с условием: надлежит отметиться в четырех крайних точках континента – западной, восточной, южной и северной. По сути, начертить на карте большой крест.

Работы Барру предстояло много: разработать маршрут, обновить снаряжение, самое сложное – найти и «тряхнуть» спонсоров. Ведь Дэйв небогат – вовсе не от хорошей жизни и не из жажды авантюр он завербовался в свое время в наемники.

Старые знакомства и личное обаяние мужественного американца не подвели и в этот раз: одна компания предоставила «Харлей» модели «Спортстер» XL883 2002 года, другая упаковала мотоцикл в ящик и отправила в австралийский город Перт, третья дала денег на перелет. Помогли и в HOG – Harley Owners Group (всемирном объединении любителей «Харлеев»), в котором Дэйв давно пользуется заслуженным уважением и часто «работает» спикером.

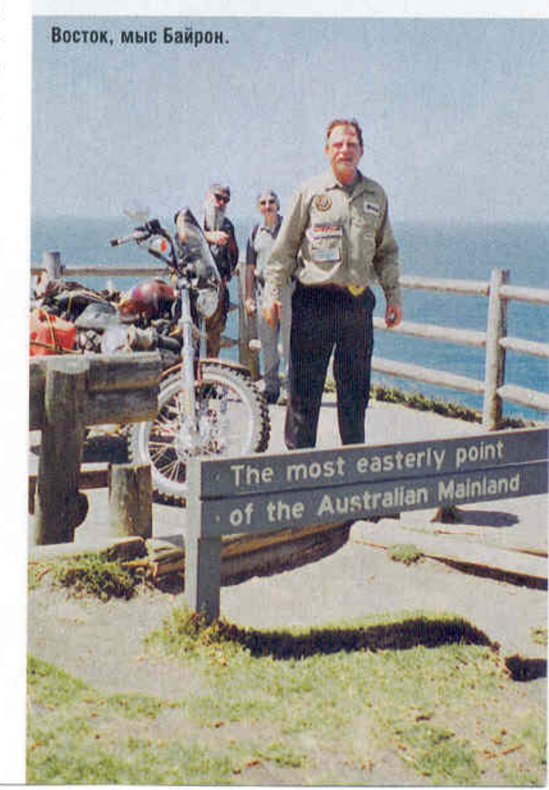
Провел тюнинг байка – на «стандарте» далеко в пампасах не уедешь. Круизер «приобрел» 18-литровый бензобак, переднее эндурное колесо на 21", прочные дуги безопасности и обширный багажник. Барр фанатично уверен, что «Харлеи» – самые прочные машины в мире, они всегда довезут до цели. И ведь действительно не подводят!

Стартовал в дождливый день 5 октября. Не один – компанию составил старый друг Кен Тейлор, он вел фургон позади. Замечу, Тейлор, служивший в Американских воздушных войсках специального назначения, тоже инвалид – он одноног. Поехали на север от Перта к прибрежному городу Карнарвон. Особенность австралийского драйва – левостороннее движение – ничуть не смущала Барра: 11 лет он прожил в ЮАР, а здесь на дорогах тоже «все наоборот».

После 400 миль в Тамале съехали с «нормальной» трассы на петляющие и «заносчивые» песчаные дороги. Но другого пути к мысу Стип-Пойнт, самой западной точки Австралии, не существует. Пока Дэйв перебортовывал колеса на кроссовые, Кен выкатил из фургона свой байк. Наверняка Барр в душе позавидовал мотоциклу друга: это был более практичный в этих условиях внедорожник. Поскольку Барр лишен обеих ног, при езде его преследуют некоторые проблемы. Например, не может привставать на подножках, чтобы «гасить» удары, и они отдают в позвоночник – «Харлеи» не славятся мягкостью подвесок...

И вот путешественники у знака, утверждающего, что здесь – самая западная точка Австралии. Фотографирование для отчета Гиннессу – и назад, в путь. Кен убрал байк в кузов, а Барр занялся обратной заменой колес.

Друзья расстались. Барр двинул вперед к следующему месту назначения на восточном берегу. Две 10-литровки с бензином закрепил за сиденьем, что дало ему запас пробега почти в полтысячи км: в Центральной Австралии изобилия АЗС не наблюдается.



Восток, мыс Байрон.



Подъем «Настоящего Американского Металла» на 60 ступеней (мыс Байрон).

Протяженность пути через континент к мысу Байрон, самой восточной точке, составила почти 8000 км, половина из них – грунтовые дороги. Ехал совершенно один 12 очень долгих дней по безлюдным землям между пустынями Гибсона и Большой Викторией. Вообще-то, по Австралии колесят туристы из Америки и Европы, но они не забираются настолько далеко вглубь континента – предпочитают «вылизанные» шоссе восточного побережья. Дорогу нашему страннику перебегали сотни кенгуру, он вспугивал экзотических страусов эму, на вечерних привалах досаждали летучие мыши – словно миниатюрные «стэллсы», они бесшумно пикировали прямо на огонь костра. К счастью, обошлось без знакомства с крокодилами и ядовитыми змеями, которых в диких местах Австралии хватает.

Охота (попасть в «Гиннесс») пуще неволи: несет свой крест и колесо.

Когда Дэйв достиг восточного побережья, его взяли «под крыло» активисты VVMC (Viet Vets Motorcycle Club – Клуба ветеранов Вьетнама). В сопровождении десятков байкеров спустился к мысу Байрон, что в сотне миль южнее города Брисбена. Бывшие вояки помогли протащить «Спортстер» вниз на 60 ступеней и водрузить его на оконечность мыса – самую восточную точку континента. Это была легкая часть пути – труднее дался подъем «Настоящего Американского Металла» на те же 60 ступеней.

Отсюда путешественник повернул на юг к мысу Вилсона, третьей точке маршрута. 13-го октября упал – поскользнулся на пятне солярки. Похоже, и в Австралии это число приносит несчастье. К счастью, обошлось – спасли предусмотрительно установленные дуги безопасности.

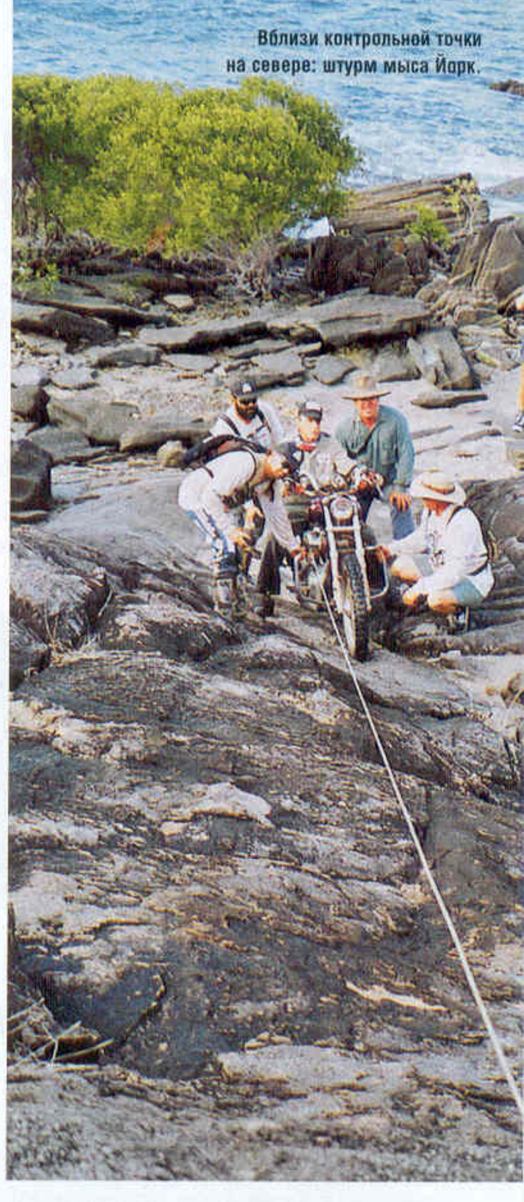
В Мельбурне его встретили байкеры HOG и эскортировали до мыса Вилсена. Здесь расположилась служба национального парка Виктория. Администрация парка дружелюбно отнеслась к группе и уважительно к цели Барра, однако чиновники не разрешили продвигаться дальше на мотоцикле – только пешком... Барр связался с редакцией Книги рекордов Гиннесса, ему ответили: если путешественник донесет часть мотоцикла к официальному знаку крайней точки, то это будет «о'кей». Дэйв открутил переднее колесо и потащил его. Лил дождь, нести далеко, но никому из сопровождающих не позволил себе помочь – нес груз сам. Это в характере Барра, я знаю. Еще тогда, во время нашего совместного рейда по России, он тоже всячески отвергал любую помощь. Помню, как-то я шел с пустыми руками, а Дэйв нес два тяжелых рюкзака. Естественно, я предложил взять один – он гневно отказался. Ни в чем не хочет даже показаться ущербнее «двуногих».

Вот и тут, обливаясь горячим потом и холодными дождевыми каплями, часть пути колесо тащил, часть – катил по натоптанной дикими животными тропе. Но сделал-таки необходимые для отчета о путешествии фотографии с третьей точки своего «креста». Еще более долгим и утомительным был обратный путь к мотоциклу... Позже Дэйв мне признался: когда он дотащился до «Харлея», колесо весом 15 кг «тянуло» на всю тонну.

Оставалось доехать до последней – северной точки путешествия и «взять» мыс Йорк. По дороге на пару дней остановился в небольшом городке Даббо на реке Маккуори в штате Новый Южный Уэльс – «Спортстер» потребовал техобслуживания: даже «неубиваемые» «Харлеи» устают и начинают капризничать. В данном случае подвел приводной ремень заднего колеса: сильно «размахрявился», а за несколько километров до городка и вовсе



Юг, мыс Вилсена.



Вблизи контрольной точки на севере: штурм мыса Йорк.

«крякнул». «Харлеи» и в Австралии самые популярные мотики, однако купить здесь новый ремень оказалось непросто. Запасного же Барр с собой не взял – понадеялся на заверения фирмачей о «вечности» этой детали... Доверчивым стал мой дружок: в своих предыдущих скитаниях он не рисковал – устанавливал цепной привод.

На полуострове Кейп-Йорк расположен небольшой городок Уэйпа, здесь Барра встречали 13 местных любителей off-road'а из группы, именуемой GROWL – Geriatric Riders of Wiepa Location. Все слова в названии понятны, за исключением одного – «Geriatric». Даже англоговорящий американец не смог сообразить, что оно обозначает, а новые друзья лишь загадочно ухмылялись. Дэйв плюнул и перевел так: великовозрастные безумные ездоки... «Ездоки» же проявили безумство по-своему – предложили Барру составить ему компанию в 400-километровом броске на мыс Йорк.

Что за парни! Вместе с Дэйвом они как мальчишки лезли на вершину мыса: тут при всем своем упрямстве Барр не смог бы справиться в одиночку: приходилось толкать и волочить машину по скалам, потребовалось даже применить подъемный блок и такелажные принадлежности, чтобы затащить полтонны груза... Шел аккурат 44-й день с начала путешествия, когда в конце концов процессия добралась до высшей точки австралийского континента.

Парни предложили отметить победу в ближайшем кабачке. Австралийцы безумно любят пиво! Но их постигло разочарование: Дэйв удивителен и тем, что абсолютно не приемлет алкоголь. Помню, в России он даже изготовил табличку – написал корявыми русскими буквами: «Извините, я не пью СОВСЕМ». Ему так часто приходилось ее доставать, что к концу похода она вся затерлась... До случившейся с ним трагедии, приведшей к инвалидности, он не был трезвенником, однако после нее накрепко «завязал», причем исключительно из идейных соображений: «Какой же пример я буду показывать другим инвалидам?! Они должны бороться, чтобы выжить, а не поддаваться унынию и слабости.»

В Австралии табличку писать не пришлось: здесь все англоязычны. Но отказывать приходилось часто, ведь австралийцы чрезвычайно гостеприимны... В смысле предлагали выпить. «В этом они сродни русским», – смеялся мне в трубку Барр.

И еще я помню вот что. Как-то Дэйв во время ночевки в палатке, когда «за бортом» было –35°, признался: «Знаешь, Иван, в душе я немного русский. С чопорными, вечно к месту и ни к месту улыбающимися, но холодными в душе американцами труднее ладить, чем с вами – открытыми и бесшабашными». И вот теперь он стал немного австралийцем – настолько его «согрели», ввели в состояние радушия спутники, сердечные и веселые парни.

Но и к Барру тянет как магнитом. Мужик умный и трезвый, он прекрасно понимает, что одна из составляющих доброжелательности к себе – восторженное отношение к инвалиду, способному совершать то, на что способен не всякий «нормальный». Понимает это, но не злоупотребляет, а использует «правильно» – дает яркий пример другим людям с ограниченными возможностями, он живое руководство к действию.

Вот еще одно мое воспоминание из времени его «российской эпопеи».

Мы ехали по Москве, на перекрестке к нам подкатил в коляске инвалид без ноги – просил милостыню, прямо скажем, просил нагловато. Мой американец на секунду опешил, а затем продемонстрировал мужичку свои протезы. Тот, в коляске, изменился в лице и судорожно погнал к тротуару, а затем прочь от перекрестка. «Может, в его жизни что-то изменится», – проговорил Барр...

Тогда я промолчал. Но сейчас, узнав об очередном достижении Дэйва и о том, чего оно ему стоило, я окреп в уверенности: что-то изменится к лучшему. Люди станут чуть добрее, душевнее, внимательнее друг к другу. Ради этого стоило преодолеть 16 000 километров. Я уверен, это не последнее доброе дело Дэйва Барра, моего друга, который несет свой крест.

YOU ARE STANDING AT THE NORTHERNMOST POINT OF THE AUSTRALIAN CONTINENT

Победа! Крест «начертан».

Вячеслав СУББОТИН, мотоциклист с 20-летним стажем (Honda CB1000)

ВРОВЕНЬ С ВЕТРОМ



ВСЕ НА «ДОСКИ»!

Пятница, рабочая неделя на исходе, силы – тоже. Совещания, встречи, ворох документов, сварливое начальство – все это катастрофически подрывает здоровье. Выходные с пивом успокоят нервы ненадолго. А что делать с остальными частями тела? Мотоцикл до весеннего асфальта в «стойле». Как вывести из себя злобную «отработку», снять стресс... Можно двести раз присесть–отжаться, пробежаться, сигая через лужи и мусор. Но это скучно. А что зажигает? Ролики, горные лыжи? Конечно. Но есть занятие построее. На мой взгляд, это виндсерфинг. А для тех, кто хоть разок его «попробовал», это – несомненно.

Но одно дело, если умеешь ловко скользить на «доске» по воде – тогда для укрепления организма хватит и двух выходных. Тем же, кто наблюдал летящих под парусом крепких парней только «по ящику», для обуздания строптивого снаряда понадобится пара недель свободного времени. Всего лишь! Не сомневайтесь: за это время силы наполнят даже напрочь одряхлевшие тело и душу.

КУДА ПОДАТЬСЯ?

Работу – по боку! Все мысли к морю, где носятся волны, ветер и серферы. Где те края, куда слетаются экстремалы? Разочарую: в России их нет. Впрочем, водятся серфстанции и в наших акваториях, но там всегда чего-то не хватает. Часто главного – ветра. Если и задувает, так осенью или весной, когда гладь бороздят льдины. Если теплынь, то мешает каменистое дно и мели, на которых не то что дорогущий плавник серфа – ноги поломать, что раз плюнуть. Плохенькое оборудование наших станций – норма, а держать первоклассное – не резон: не окупится, поскольку лето коротко. А вот что хорошего у нас, так это инструкторы, ими не обижены – весьма грамотные специалисты. Однако как им учить, если ветер в дефиците!?

Так что ищите место, где есть все сразу и круглый год. Ближайший теплый



(во всех смыслах – климат, отношение властей и населения) к России уголок – Египет. Круглый год – лето. Лазурное море, песчаные пляжи, жара и ровный упругий ветер. Почти в каждом приморском поселке на Красном море есть серфстанции со всеми полагающимися ат-



рибутами, полным набором услуг, современнейшим прокатным оборудованием. Станции – «немецкие», «французские», «итальянские», но есть и «русские»: на египетском побережье Красного моря аж четыре «наших» клуба.

Наилучшие позиции у станций, выстроенных в роскошном местечке Дахабе, что недалеко от Шарм-Эль-Шейха. Лагуна с огромной акваторией и широкой песчаной косой создали идеальное место для серферов любого уровня: от робких новичков до безбашенных парней, взлетающих с огромных волн. Желаешь научиться, – пожалуйста: гладкая вода внутри лагуны, в ней никогда доску не раскачает. Отсюда в море не унесет – прибьет к берегу косы. Хочешь скорости – отправляйся по ту сторону косы: здесь ветер заметно крепчает. Надумал попрыгать с волн, покрутить фронтлупы – выйди за барьерный риф, он рядом. Четырехметровые валуны – супертрамплины для полетов «в космос».

КЛАССНАЯ РАБОТА

«Русской» станции нет и года, но она уже популярна у российских серферов. И не зря. Здесь новейшее оборудование – от учебных серфов «Старборд» до превосходных «досок» JP для фрирайда, фристайла, вейва. Приятно и удобно, что здесь наша тусовка, школа с лучшими инструкторами – нашими соотечественниками. Они помогут овладеть парусной «доской» всего за час. Через неделю ты сможешь ходить в любом направлении, через две – глиссировать в трапеции и петлях, изящно выполнять повороты, вскакивать на «доску» вместе с парусом. Раньше даже у самых ловких на это уходили месяцы, а то и годы.

Поначалу тебя «поставят» на большую «доску» с маленьким учебным парусом – с нее еще надо умудриться упасть. Сверху «доска» отделана специальным мягким покрытием – не поскользнуться, не ушибиться. Легкие учебные паруса малой площади от 2 до 5 кв. метров позволят в первый же день научиться вращать парус так же, как это делает заправский серфер. Удовольствие от учебы, первых самостоятельных походов обеспечено – проверено многими!

Дальше – учеба скоростному повороту, глиссирующему фордевинду. Еще дальше… Стоп! Сделай паузу – вернись домой, приди в себя, похвались успехами (заслужил!) перед друзьями… И снова к морю! Волны, воля, простор, захватывающая акробатика манят!.. Приготовься: это – навсегда, на всю жизнь. Тебя «повело» безвозвратно!

СЧЕТЧИК

У серферов есть шутка: хочешь испытать ощущения серфера – влезь под ледяной душ и начинай рвать доллары… Действительно, раньше виндсерфинг был очень дорогим увлечением. Нынче шутка отчасти потеряла актуальность. Купаться в холодной майской воде в московском Строгино или в ноябре на Черном море уже нет необходимости, если существует жаркий Египет (в ноябре воздух +30, вода +25). Покупать оборудование (пока не почувствовал себя профи) нет смысла: самое новое есть в прокате, и все по приемлемой цене.

Посчитаем расходы на семь дней. Билеты на самолет туда-обратно – $190. Приличный отель, одноместный номер с завтраком и ужином (это для сибарита) – $140 ($20 в день). Прокат парусной доски, инструктор – $140. Страховка, трансфер – $30. Всего – $500. Прибавьте сюда еще сотню на обеды и вечерние прогулки. Для очень многих, согласитесь, вполне. Египет – недорогая страна, но здесь можно разгуляться и широко – есть где: здесь и рестораны, и бары, и номера-люкс. А существуют варианты и много дешевле: можно поселиться… за два доллара в день. Спартанский стиль во все времена был уважаемым.

ЛЕТИ!

...Пока ты читал и мечтал, выходные пролетели. Успел оттянуться? Ну, съездил в гости, забежал в магазин, поменял на авто резину… А праздник не состоялся, усталость как застряла, так в тебе и сидит. Встань на серф, будь вровень с ветром! Лети!..



КОНКУРС ЧИТАТЕЛЕЙ: БАЙКИ-ШОУ

ПОБЕДИТЕЛЬ ПОЛУЧИТ КРУИЗЕР

Весна провоцирует легкомыслие. Вот и мы туда же – решили подарить читателям прикольный 150-кубовый круизер. Но поскольку вас много, а он один, то надобно определить достойного. Провести лотерею? Банально, скучно, к тому же халява вещь обесценивает. Давайте проведем конкурс! Тема? Назовем ее «Байки-шоу». Каждый из нас носит в себе забавные историйки, побасенки, казусы – то, что и называют байками, – в которые трудно поверить, но их занятно слушать, – ситуации, в которые попадали вы, приятель, или то, о чем слышали мимоходом, и над чем не грех поржать в тусовке (конечно, фигурантом произведения должен стать двухколесный персонаж). Не держите это в себе, поведайте миру, поделитесь с ближним – и воздастся!

Мы не ограничиваем жанровыми рамками – пусть это будет рассказик, анекдот, стих, наконец (нетленки больше двух машинописных страничек – для другого случая). Здоровая фантазия и дозированный домысел приветствуются! Лучшие материалы (это те, которые опубликуем) оплатим гонораром в 500 рублей. Победителю же вручим новенький круизер.

Присылайте свои маленькие шедевры до 1 декабря 2004 года. Победителя мы назовем и вручим ему суперприз месяцем позже.

Важно! На конвертах сделайте пометку «Байки-шоу». Не забудьте указывать адрес, контактный телефон, паспортные данные, номера ИНН и пенсионной страховки. Ах да, еще и ФИО. Иначе гонорара не видать!

Для «разгона» публикуем то, что уже было в нашей почте. Поехали!

Суперприз для победителя конкурса – мотоцикл BM150, круизер, предоставлен компанией «БалтМоторс», Калининград

НОМЕРНОЙ СИНЯК

Еду дождливым вечером по кольцевой. Справа в мой ряд резко выруливает эвакуатор. Пытался затормозить, но асфальт-то мокрый… Ну и «разложился»… Мотоцикл влетел на площадку эвакуатора, сам я проехал на спине метров 20–30, «косуху» протер до дыр. Лежу это я себе, провожу «диагностику» организма путем шевеления конечностями. Вроде как кости целы. Тут боковым зрением уловил несущиеся на меня яркие фары, и тормозить они явно не собираются. Понимаю: отползти не успею. Интуитивно повернулся к фарам спиной… Удар!.. Черт побери, прямо в зад – не успел я распластаться.

Когда сознание вернулось, ощутил, что жив и кости целы. Представьте, поднялся, отделил от машины мотоцикл и поехал потихоньку домой с заклинившей вилкой.

На следующее утро тер я себя мочалкой под душем. Чувствую, болит вся задница, вспухла. Повернулся к зеркалу… И что вижу? Синяк в виде оттиска куска номерного знака: «…ун99rus».

Михаил КУРБАЦКИЙ



РЕФРЕН

Надоело сидеть дома и сосать пиво. Ночные вылазки забросил, лицо отвыкло от ветра, руки – от руля, а мой старый байк то захрустит, то зазвенит… Организм просил скорости, началась «ломка» по асфальту…

Было три ночи. Жена, стерва, преспокойно спала, хотя мы здорово поцапались. Взял ключи, плейер, в рюкзак бросил всякую мелочевку, надел косуху, бандану, старые казачки и рванул куда глаза глядят. Все, что оставил, не беспокоило. Только отъехал, моя стерва выбежала из дома и крикнула что-то гадкое в спину. Я газанул.

Начало светать. Вдали на перекрестке увидел девушку. «Перекресток счастья», – подумал и тормознул. «Куда тебе?» – «Не знаю». – «Значит, по пути», – и усадил ее сзади. Крепко меня обняв, она сразу уснула.

Полсолнца выползло над горизонтом, было чувство, что к вечеру я его догоню и сгорю. Байк гудел: «Не теряй ее, не медли...» Спутница время от времени клонилась – приходилось ее поддерживать локтем. Бросало в дрожь, тело обносило холодом, потом жаром…

Остановился на заправке – погреться, выпить пива, заправиться и… еще раз увидеть ее лицо. В баре назвалась: «Лена. Я сбежала от мужа-подонка». Когда вспоминала о своем, казалось, говорила обо мне. Хотел сказать об этом, но она перебила: «Знаю…».

Я завыл волком… и проснулся на диване рядом с сукой-женой. Собрал рюкзак, надел косуху, бандану, старые казачки – и поехал туда, к перекрестку счастья. Все, что оставил, не беспокоило…

Теперь мы с Леночкой просиживаем дома, попиваем пивко. Я изменился: белая борода, морщинистое лицо, больные ноги, вздутый живот – только животом я и похож на байкера. Мотоцикл в гараже, я редко хожу к нему: тоска смотреть на обиженный взгляд фар, что слезятся то ли от грусти, то ли от пыли. Если иногда завожу мотоцикл, он плачет и просится уехать в прошлое. Но знает, что просит зря: никуда ехать не хочу, хочу умереть дома, с Леночкой. И тоже плачу… Вспомню перекресток – сердце забьется, как в тот день. А потом болит. Я прошу прощения у байка за то, что постарел, и он прощает.

Отдам его сыну. Сын ушел от своей стервы-жены – пусть едет, ищет свой перекресток. Искать придется, может, всю жизнь.

Вернулся на диван, глотнул пива… Стало не по себе: мурашки покрыли тело, и я… очнулся. Надо мною врачи. Рассказали, что я сорок лет пролежал в коме, жена умерла через месяц после того, как я впал в забытье, что мотоцикла у меня никогда не было, не было ничего – ни сына, ни банданы, ни косухи… Стало гадко: жизнь – коту под хвост, все, что у меня было, – только сон.

И вдруг увидел свет. Он напоминал луч моего байка, но гораздо белее, а еще он был теплым и манящим. Стало легко… Я встал с кровати, увидел лежащее на ней собственное тело. Печаль ушла: я все понимал, как тот, что познал языки всех народов, животных, птиц…

Счастье – мотоцикл и дорога, назначение – ехать на свой край земли, смысл – найти перекресток счастья. Только его придется искать, может быть, всю жизнь. А найдешь – не оглядывайся.

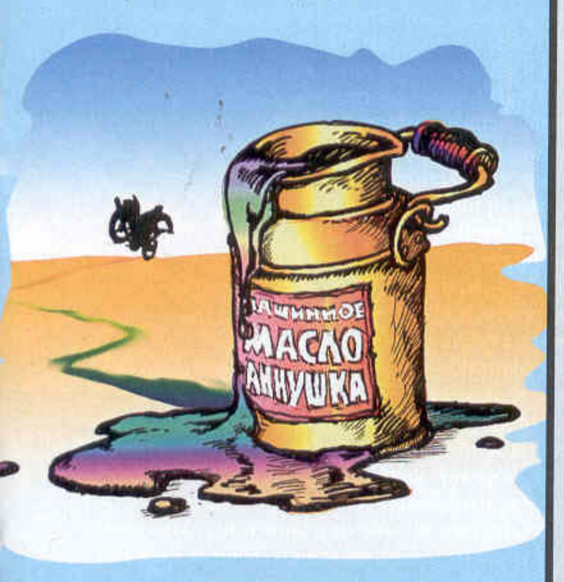
Макс СТОГОВ (Pronin)

Рисунки Сергея ЧИРКОВА

«ХАЙ-ТЕК» ПО-ИЖЕВСКИ

Вот ходим мы вокруг иностранной техники и пускаем слюни: ах, АБС, ах, сцепление с регулируемым проскальзыванием, ах, спид-шифтер!.. А ведь все эти новшества на «совкомотоциклах» применяются давным-давно! Расскажу реальную историю, которая случилась без малого двадцать лет назад.

Купил мой приятель чудо техники под названием «Иж-Планета», вдвоем провели мы «послепродажную подготовку», и два наивных идиота помчались опробовать мотик на дороге. Первый перекресток, первое резкое торможение – и в действие вступает «АБС по-ижевски». Давлю изо всех сил на тормоза, но ме-е-едленно-медленно и неотвратимо приближается багажник «Москвича», а колеса все крутятся и никак не хотят останавливаться... Да здравствует главное достоинство АБС – возможность маневра на торможении! Ухожу на тротуар и, лавируя между прохожими, сбрасываю скорость.



В гараже сняли колеса – и механизм «ижевской АБС» раскрыл тайну. Сборщики так щедро смазали оси тормозных кулачков, что «Литол» обильно «унавозил» и колодки, и поверхности барабанов. Чертыхаясь, мы смыли масло. Маслом, как оказалось, кое-что можно еще как испортить.

Далеко позади остались те благословенные времена, когда мы были молоды, а наши мотоциклы быстры (потому как не с чем было сравнивать). Поначалу пококетничав, та «Планета» исправно возила моего приятеля много лет. Жили они долго и счастливо и умерли в один день.

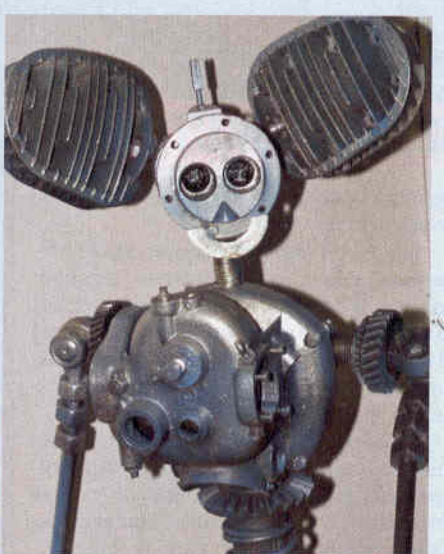
Александр ВОРОН (Katalog), г. Подольск

➔ УВЕКОВЕЧИМ!

ШАЛОСТИ ТЕХНОАРТА

Маэстро сотворит чудо и из пустяка... В руках заслуженного художника РФ, скульптора-кузнеца Валентина Воробьева никому ненужные старые детали от машин, мотоциклов, ржавые самовары, утюги времен прабабушек и прочий подобный металлолом обретают вторую жизнь.

Несколько лет назад, когда выполнял одну серьезную работу, ему понадобились колеса. Откопал старый дедов мотоцикл, снял нужное. А что делать с остальным?.. И заработала фантазия. В голове рождались образы: веселый человечек на мопеде, собачка, крокодил, корабль... Забавные, веселые... Первая мысль: мозги стали скисать и потому потянуло на «примитив»? Неужто выйдет как у тех многих, кто силится использовать утиль для создания «произведений искусства», а выходят поделки – холодные, бездушные... Железки железками! «Вот до чего нельзя опуститься!», – Валентин Яковлевич дал себе слово делать только веселые «игрушки» – чтобы людей радовать.



Идеей «заразился» и младший сын – ему эта тема оказалась даже ближе, чем отцу.

«Поделки» – удивительные и самобытные – сейчас расхватывают для оформления интерьеров авто- и мотосалоны, магазины запчастей, кафе при заправках, а кто-то приобретает в личное эстетическое пользование. Почти все работы «функционируют»: головы крутятся, руки-ноги двигаются, колеса вертятся... Автор называет их «чудиками», а занятие – шалостью. Но дал шалости название – «Техноарт» (сайт в Интернете: www.tehnoart.ru).

Валентин Яковлевич намеревается в скором времени открыть детский кружок – хочет учить детей работать с металлом. Дети – те еще «творцы», их фантазия безгранична!





СУМАСШЕДШИЙ ПРАЗДНИК ЭКСТРИМА

Лучшие каскадеры мира съедутся 29 мая на Московский международный фестиваль каскадеров «Прометей».

За шесть лет существования фестиваль превратился в культовое событие. Автородео, конное шоу, трюки на мотоциклах, горящие парашюты и летающие автобусы – это далеко не все, что сможет увидеть зритель на площадках.

Вы спросите: зачем люди идут на риск сломать себе шеи, руки и ноги, подвергаются смертельной опасности, в то время как на дворе третье тысячелетие, и все завораживающие трюки, которые снимают для кино и шоу-программ, можно создать на компьютере?.. Любой каскадер улыбнется: иначе жить не можем – без риска и адреналина. Трюковое искусство самостоятельно и самоценно, даже сверхвозможности компьютеров не в состоянии отменить или вычеркнуть трюки вживую.

В нынешнем году на аэродроме «Тушино» участники фестиваля продемонстрируют массу самых сложных и неординарных номеров, от вида которых у любого нормального человека кровь стынет в жилах. Исполнители раскроют секреты самых навороченных и зрелищных из них, попытаются установить новые мировые рекорды в области трюкового искусства. Все, что мастера «привозят» на «Прометей», – высшей категории сложности. Например, прыжок на мотоцикле через летящий вертолет. Если вы видели что-то подобное в кино, знайте, что там все по-другому: вертолет и прыгающего мотоциклиста снимали по отдельности, а затем «подклеили» друг к другу. Сложность же при исполнении трюка «вживую» заключается в том, что гигантская турбулентность может засосать исполнителя трюка в лопасти, однако каскадеры, выверив каждое движение до полужеста, идут на риск – и все получается.

А как вам понравится пронзание легковым автомобилем корпуса автобуса с последующим вылетом авто вверх, где машину разрывает на две половинки? Изобретательность наших экстремалов по части уничтожения авто- и мототехники воистину безгранична!..

Но что сухое описание?! Насколько все серьезно, интересно и душераздирающе, можно понять, только увидев все эти «штучки» воочию. Предупреждаем: зрелище не для слабонервных!

Каждый желающий сможет поучаствовать в конкурсах, в которых награда – ценные призы, и проверить себя «на слабо» под руководством опытных инструкторов. Например, побиться



на мечах в доспехах средневекового воина, прыгнуть в подушку безопасности с 10-метровой высоты, полетать на воздушном шаре…

А завершится этот прекрасный и сумасшедший праздник экстрима торжественным награждением победителей, рок-концертом и грандиозным фейерверком. До встречи на «Прометее»!



TATTOO-FEST ОТПРАВИЛСЯ В ГУБЕРНИИ

«Красота тату – из века в век» – таков слоган второго международного фестиваля татуировки Tattoo-fest.

Интерес к татуировке вырос, нанесение рисунка на тело превратилось в вид искусства, человеческая кожа уже воспринимается как живой холст. Примечательно, что еще недавно распространенный термин tattoer (такое окончание в английском языке носят названия профессий) был заменен на tatooist (по аналогии с англ. artist – «художник»). Не это ли лишнее свидетельство обретения творческого характера работы татуировщика. И организаторы Tattoo-fest также «позиционируют» татуировку как искусство.

На открытие фестиваля собрались поклонники культуры тату и просто любопытствующие. Внимание всех было приковано к сцене. Жюри предстояло выбрать лучшие работы в номинациях байкерской и рок-тематики, в стилях «трайбол», «реализм», «биомеханика» и «фэнтези», лучшую экзотическую и эротическую татуировку. И конкурсанты удивляли – причудливыми узорами, хитросплетениями линий-символов, изображениями экзотических животных и оригинальными надписями... Мужчин сменили отважные девушки. Бурные овации вызвали барышни, которым для демонстрации «всего полотна» тату понадобилось раздеться. После завершения «обязательной программы» на освободившийся подиум захотели взойти татуированные зрители…



Если прошлогодний фестиваль ограничивался пространством столицы, то нынешний отправился в путь по российским городам. Финалисты региональных этапов, один из которых уже прошел в Туле, соберутся снова в Москве на закрытии Tattoo-fest 12 июня.

Мария СОКОЛОВА, фото Алексея ЛОБОВА

МОТОКЛУБЫ: БАНК ДАННЫХ

Продолжение, начало в «Мото» №4-2004.

33* Владимирская область

«Ночные камикадзе» г. Кольчугино, округ Кольчугино, тел. (09245) 2-35-82, 2-24-14, 2-13-97

38 Иркутская область

Bike.ALL г. Иркутск, мкр. Первомайский, д.12А, кв.50, тел.: (3952) 31-16-38, e-mail: sibmoto@mail333.com, www.sibmoto.narod.ru

56 Оренбургская область

Steel Man MC г. Оренбург, тел. (3532) 25-48-85, www.SteelmanMC.nm.ru

69 Тверская область

Vikings MC г. Тверь, Бежецкое ш., ул. Шишкова, Автокранодром РОСТО, тел. 8-903-631-13-21, e-mail: vikingsmc@yandex.ru

71 Тульская область

Black Legion г. Тула, ул. Володарского, д.1, тел. (0872) 34-11-49

«Тулица» г. Тула, факс: (0872) 36-92-84

72 Тюменская область

Liferoad 625048, г. Тюмень, ул. Красных Зорь, д.31/32, e-mail: moto@tyumen.ru; www.moto-tyumen.narod.ru

73 Ульяновская область

Ferrum 433510, г. Димитровград, ул. Пушкина, д.135

«Семь ветров» г. Ульяновск, e-mail: 7vetrov@mail.ru

74 Челябинская область

Confederates 455047, г. Магнитогорск, а/я 132

«АСА» 454116, г. Челябинск, пр-т Ленина, д.8

«Стальные драконы» г. Копейск, ул. пос. Советов, д.14а, кв.14, тел. (3512) 70-16-73

«Стальные сердца» 455000, г.Магнитогорск, ул.Калинина, д.20, кв.11

76 Ярославская область

Black Bears MC 150003, г. Ярославль, ул. Терешковой, 5а, тел. (0852) 25-56-45, e-mail: bears@imail.ru; www.blackbears.ru

«Встречное движение» 152935, г. Рыбинск, а/я 4

«Северный ворон» 152930, г. Рыбинск, а/я 26

«Скиф» г. Ярославль, тел. (0852) 22-46-52

77 Москва

Black Bat Марьино, тел. (095) 357-67-59, e-mail: ttyy@yandex.ru

JM Club (клуб любителей японских мотоциклов), тел. (095) 768-84-21, www.jmclub.ru, e-mail: jmcentr@jmclub.ru

«Альпин» ул. Крылатская, д.4, тел. (095) 141-23-34

«Байк-Ленд» тел. (095) 596-85-42/36, www.bikeland.ru, e-mail: odyssey@bikeland.ru

Виртуальный мотоклуб Мото.Ру ул. Дружинниковская, д.30, стр.1, тел. (095) 255-12-59, www.moto.ru, e-mail: boss@moto.ru

«Вулкан-клуб» а/я 45, www.vrcm.org, e-mail: ilyich@vrcm.ru

«Гарибальди «S» ул. Гарибальди, д.9, тел. (095) 432-81-29, e-mail: rusbiker@hotmail.com

«Корона» ул. Авиационная, д.68, тел. (095)193-60-05, 906-40-09

«Крылья» e-mail: moonbike@mail.ru

«Московский скутерклуб» тел. (095) 245-71-27, www.scooter-club.ru

Мотоциклетная федерация России (МФР) 105187, Москва, Измайловское ш., д. 71, к. 3, «Вега», тел. (095) 737-79-42, факс 737-79-36, www.mfr.ru, e-mail: mfr@lvl.ru

«Ночные Волки» (Night Wolves) ул. Н.Мневники, д.110, «Байк-Центр», т/факс: (095) 191-25-93, www.nightwolves.ru, e-mail: nightwolves@mail.ru

Редакция журнала «Мото» 107045, г. Москва, Селиверстов пер., 10, тел. (095) 207-33-49, факс: 737-41-92, e-mail: moto@zr.ru; www.moto.zr.ru

СТК «Восход» 103055, г. Москва, Тихвинский пер., д.10/12, кор. 9, тел. (095) 978-58-34

«Терехово-13» ул. Н. Мневники, д.13а, тел. 8-901-750-82-95

«Уходящие в ночь» пейдж. (095) 974-00-03, аб. 117318, e-mail: uvn@yandex.ru

78 Санкт-Петербург

Bike Brothers наб.Обводного канала, д.42, тел. (812) 166-05-66, www.bikebrothers.ru, e-mail: bike-brothers@mail.ru

Chopper Club MC ул. Ломоносова, д.5, тел. (812) 319-43-69, www.chopperclub-mc.spb.ru

Werewolf MC 198188, г. Санкт-Петербург, ул. Курчатова, д.1/39, тел. (812) 247-65-00, www.werewolf.ru

«Русский Мотор» www.motoclub.spb.ru, e-mail: motoclub@inbox.ru

Виртуальный мотоклуб «Ручка Газа» www.motorcycle.spb.ru

«Форт МС» 198121, г. Санкт-Петербург, наб. Адмирала Лазарева, д.22, т/факс (812) 235-57-07, www.fort.biker.ru

86 Ханты-Мансийский автономный округ

BLACK VAIPERS г. Нижневартовск, тел. (3466) 23-48-35, 21-06-55, e-mail: mood13@yandex.ru

«Восьмой гараж» г. Нефтеюганск, тел. (34612) 7-34-10, 4-20-84, e-mail: bikers@ugansk.wsnet.ru

Союз байк-клубов Волго-Вятского региона Члены союза: Gryphons MC (Казань), Knights MC (Йошкар-Ола), Mads MC (Чебоксары), «Абрис» пос. Советский, респ. Марий-Эл, e-mail: bikeunion@mail.ru, gryphons@mail.ru, munster@mail.ru

Украина

Angels MC г. Днепропетровск, тел. +38 (067) 563-75-22, 778-00-56, (0562) 20-86-55

Black Dogs MC 39800, Полтавская обл., г. Комсомольск-на-Днепре, ул. Молодежная, д.19, кв.1, тел. +38 (248) 2-68-30, e-mail: black-dogs2002@ukr.net

CMC Heavenly Warriors респ. Крым, г. Севастополь, пр. Октябрьской Революции, д.73, кв.56, тел. (0692) 24-65-89, e-mail: www.hw-cmc@yandex.ru

HAZARD г. Луганск, ул. Ленина, д.149а, тел. +38 (050) 621-06-13; 531-10-57; e-mail: hazardmc@yandex.ru

Matador MC г. Одесса, ул. Атамана Головатого, д.84, тел. +38 (048) 777-05-11

Pandor Днепропетровская обл., г. Павлоград, ул. Почтовая, 1а, кв.43, e-mail: tural59@mail.ru

Silver bullets MC г. Киев, тел. +38 (050) 310-46-21, (044) 296-46-02, www.silverbullets.com.ua, e-mail: black_sb@ukr.net, silverbullets@ukr.net

Street Warriors MG г. Харьков, ул. Сумская, д.63, тел. +38 (0572) 14-39-69, 14-39-79, www.swmg.scana.com.ua, e-mail: john@mail.scana.com.ua; speedworld@ic.kharkov.ua

«Винницкие братья» 23210, г. Винница, пгт Стрижавка, ул. 40 лет Победы, тел. +38 (0432) 38-53-81

«Идальго МС» респ. Крым, г. Севастополь, тел. +38 (0692) 23-75-90, 44-29-02, 24-85-68, e-mail: jekamot@mail.ru

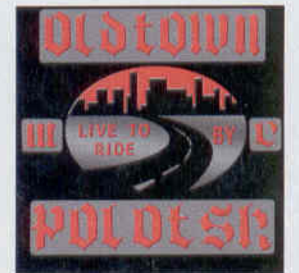
«Магистр» г. Белая Церковь, ул. Запорожская, д.6, тел. +38 (04463) 6-06-00

«Островитяне МС» респ. Крым, г. Симферополь, тел. +38 (050) 397-33-35, (0652) 48-60-88

Украинские мотоциклисты UA/MOTO г. Киев, тел. +38 (067) 209-21-91, 7777-392, www.moto.kiev.ua, e-mail: uamoto@ukr.net

ФУМ (Федерация украинских мотолюбителей) г. Днепропетровск, тел. +38 (067) 711-20-06, (0562) 20-86-55

* Цифра перед географическим названием – номер региона, присвоенный ГАИ.









Белоруссия

Dark Wings MC г. Полоцк,
тел. +375 8029 649-67-91
Iron Brothers г. Минск, ул.Притыцкого, д.148, комн.7, тел. +375 (172) 34-59-62,
www.moto.by, e-mail: ironfelix@moto.by
Iron Raven г. Витебск, ул. Белобородова, д.3,
e-mail: dik_bike@tut.ru
Old Town MC Витебская обл., г. Полоцк,
тел. +375 (29) 678-27-52, 603-08-50,
www.oldtown.fatal.ru; e-mail: old_town@tut.by
Road Golden Eagles MC («Дорожные беркуты») г. Минск,
тел. +375 (29) 766-16-14,
e-mail: harleydavidson@mafia.by
«Псы Дорог» (Road Dogs MC) г. Витебск,
e-mail: megabyker@mail.ru,
тел.моб. +375 (296) 52-40-16, 52-97-28
«Речицкие псы» 247500, Гомельская обл.,
г. Речица, 1-й Стадионный пер., д.7

Молдавия

«Brothers MC» г. Кишинев,
www.members.moto.ru/brothers,
e-mail: brothers@moto.ru
MOTOR LIFE e-mail: motorlife@mail.ru
Спортивно-технический клуб «Мотор»
Слободзейский р-н, с. Кийканы, ул. Кулябина, д.27, тел. (0-557) 4-23-81

Литва

Harley Davidson Club Baltija Minijos
str.169/5, LT-5800 Klaipeda, Lithuanija,
тел. (370-686) 2-91-69,
e-mail: silverijus.baliunas@fortum.com

Латвия

Biker.lv www.biker.lv, e-mail: master@biker.lv
Freeriders Latvia MC Jekabpils, lieva iela 3,
тел. (371) 675-88-51, (371) 637-29-06,
www.freeriders.yo.lv, e-mail: freeriders@inbox.lv
Oppozitors MC Latvija, Riga, Ojara Vaciesa iela 2,
тел. (371) 978-02-22, www.oppozitors.yo.lv,
e-mail: reegs@one.lv
Road Knights MC г. Даугавпилс,
тел. (371) 945-48-18
Sepultors MC www.sepultors.lv,
e-mail: mc@sepultors.lv

Казахстан

Riders Западный Казахстан, г. Уральск,
тел. 8-300-327-84-37
«Тамерлан» Кустанайская обл., г. Рудный,
тел. (31431) 4-14-68, 6-23-12,
e-mail: tamerlan_mc@mail.ru,
tamerlan_mc@mail.kz

Rolling Anarchy MCC International (международный мотоклуб) www.rollinganarchy.com; e-mail: contact@rollinganarchy.com
Виртуальный клуб любителей старинных мотоциклов «Ява» – Jawa Old
e-mail: czech@jawaold.ru, den@jawaold.ru,
redmage@jawaold.ru

Если вы заметили неточности в данных о своем клубе или ваш клуб в банк данных по какой-то причине не попал, сообщите об этом по факсу: (095) 737-41-92, e-mail: moto@zr.ru или по тел.: (095) 207-33-49.

ПОЕДЬ И УВИДЬ!

ЗРЕЛИЩА, АКЦИИ В МАЕ–ИЮНЕ

Акции клубов

1–5.05	**Гонка на отечественных мотоциклах «Весенний марафон» (Москва – Крым)** («Пилигримы», Моск. обл.)
8.05	**Открытие сезона в Санкт-Петербурге** (Chopperclub MC)
8.05	**День памяти погибших байкеров** («Колесницы дорог», г. Барнаул)
10.05	**3-й Байк-уикэнд** в г. Пушкино, Моск. обл. («Ночные волки», Ассоциация байкеров России при поддержке Администрации Пушкинского р-на)
22.05	**Открытие сезона** в г. Иваново (Idols MC)
22–23.05	**Открытие сезона** в г. Барнауле (Ассоциация мотоклубов Сибири)
5.06	**Благотворительный рок-фестиваль, посвященный «Дню защиты детей»** (Chopperclub MC, г. Санкт-Петербург)
6.06	**«Пивное ралли – 2004»** (Chopperclub MC, г. Санкт-Петербург)
12.06	**Закрытие фестиваля Tattoo-fest**, г. Москва
12.06	**Гонка Новосибирск–Барнаул–Новокузнецк–Кемерово (1000 км)** (Ассоциации мотоклубов Сибири)
Середина июня	**5-е юбилейное южно-российское байк-шоу** (Blacksmiths MC, г. Краснодар)
19.06	**Клубная мотовстреча «Улейма-2004»** (Black Bears, г. Ярославль)
19, 26.06	**Мотопробег «Детская дорога жизни» по городам Ленинградской области** (Chopperclub MC, г. Санкт-Петербург)
25–26.06	**Мотофестиваль** в г. Омске («Вольный ветер»)
25–27.06	**Мотофестиваль** в г. Малоярославце (Администрация г. Малоярославец)

Спорт

1–2.05	**Личный чемпионат России по мотокроссу** г. Кондрово, Калужская обл.
1.05	**Чемпионат мира по спидвею – Гран-при Швеции** г. Стокгольм
2.05	**MotoGP, Гран-при Испании** трасса Jerez
8.05	**Чемпионат России по суперкроссу на Кубок ЮКОСа** г. Москва, Крылатское
8–9.05	**Открытый чемпионат России по мотокроссу (разряд «Хобби») и на ATV** «Парк Экстрим», г. Яхрома, Моск. обл.
15.06	**Чемпионат мира по спидвею, Гран-при Чехии** г. Прага
16.05	**MotoGP, Гран-при Франции** трасса Le Mans
19–23.05	**Чемпионат России, ралли-рейд «Астрахань»** г. Астрахань
22.05	**Чемпионат России по кантри-кроссу, 1-й этап** трасса «У Пирамиды», Рижское ш., Моск. обл.
22–23.05	**Чемпионат России по мотокроссу среди молодежи** «Парк Экстрим», г. Яхрома, Моск. обл.
22–23.05	**Кубок России по мотокроссу среди ветеранов** г. Челябинск
22–23.05	**Чемпионат России по шоссейно-кольцевым мотогонкам, 1-й этап** трасса «Невское кольцо», г. Санкт-Петербург
26.05	**Кубок России по мотокроссу (разряд «Ветераны»)** г. Магнитогорск
29.05	**Чемпионат России по супермото, 1-й этап** г. Москва, Крылатское
29.05	**Чемпионат мира по спидвею, Гран-при Европы** г. Вроцлав, Чехия
29–30.05	**Суперспринт** «Парк Экстрим», г. Яхрома, Моск. обл.
29–30.05	**Личный чемпионат России по мотокроссу** г. Курск
5.06	**Чемпионат России по кантри-кроссу, 2-й этап** трасса «У Пирамиды», Рижское ш., Моск. обл.
5–6.06	**Чемпионат России по шоссейно-кольцевым мотогонкам, 2-й этап** трасса «Дмитровский автополигон», Моск. обл.
5–6.06	**Первенство России по мотокроссу среди молодежи** г. Сызрань
5–6.06	**Первенство России по мотокроссу среди молодежи** г. Озерск, Челябинская обл.
6.06	**MotoGP, Гран-при Италии** трасса Mugello
9.06	**Чемпионат России по суперкроссу на Кубок ЮКОСа, 2-й этап** г. Москва, Крылатское
12.06	**Чемпионат Европы по мотокроссу** «Парк Экстрим», г. Яхрома, Моск. обл.
12.06	**Чемпионат мира по спидвею, Гран-при Великобритании** г. Кардифф
12.06	**Кубок России по кроссу на дорожных мотоциклах** с. Пантелеево, Владимирская обл.
12–13.06	**Первенство России по мотокроссу среди молодежи** г. Копейск, Челябинская обл.
13.06	**MotoGP, Гран-при Каталонии** трасса Circuit de Catalunya, Испания
19.06	**Чемпионат России по кантри-кроссу, 3-й этап** трасса «У Пирамиды», Рижское ш., Моск. обл.
19–20.06	**Первенство России по мотокроссу среди молодежи** г. Наро-Фоминск, Моск. обл.
26.06	**MotoGP, Гран-при Голландии** трасса Assen
26.06	**Чемпионат мира по стант-райдингу,** Чехия
26–27.06	**Чемпионат России по мотокроссу (класс «Мотоциклы с колясками»)** г. Сафоново, Смоленская обл.
26–27.06	**Кубок России по мотокроссу (разряд «Ветераны»)** г. Владикавказ
26–27.06	**Первенство России по мотокроссу среди молодежи** г. Осташков, Тверская обл.

Лев ГАРЯЕВ, Иван КСЕНОФОНТОВ

НА ЛИЦО ПРЕКРАСНЫЕ, СТРАШНЫЕ ВНУТРИ

ЭКСПЕРТИЗА ИМПОРТНЫХ КОЛЕНВАЛОВ И ПОРШНЕЙ ДЛЯ «ПИЛОТА»

Любой владелец «Пилота» подтвердит: купить качественный поршень или коленвал для мокика непросто. Но недавно в магазинах появились (и в большом количестве) те и другие запчасти, совершенно не похожие на отечественные: чистенькие, блестящие, упакованные в красивые коробочки. Это – на взгляд. А «на зуб»?

ИГРА В ПРЯТКИ

Мы «влезли в шкуру» несведущего покупателя: приобрели эти новинки, попутно пытались выудить у продавцов информацию о производителе – на упаковке он не указан. И вот первая «засада»: никто точно не знал о происхождении деталей. Одни утверждали, что они китайские, другие – что из Южной Кореи, хотя не исключено, что запчасти производят на каком-нибудь нашем заводе. Такого рода «игра в прятки» ничего хорошего не предвещает. Для простоты общения назвали их «китайцами». Приобрели мы и отечественный поршень. Решили, что это изделие КМЗ – Ковровского механического завода, на котором собственно изготавливается мотор «Пилота». Опять-таки, не ругаться не можем – реквизиты и здесь не указаны. Производители все сделали, чтобы сразу вызвать подозрение к своей продукции.

ВИДИМОСТЬ

Сначала мы осмотрели их с пристрастием. Начали с поршней. «Китаец» производил благоприятное впечатление: весь комплект (сам поршень, кольца, палец и стопорные колечки) находится в аккуратненькой коробочке с указанием размерной группы поршня и номера партии. Однако больше ни одной надписи (где же все-таки реквизиты производителя?!). Открыли коробку – нашему взору предстала приятная картина: все детали комплекта в масле и расфасованы по «индивидуальным» пакетикам. Поршень блестит, на нем нет царапин, забоев и следов черновой обработки, фиксаторы поршневых колец на своих местах, отверстия под поршневой палец обработаны исключительно. Стрелка на поршне поможет правильно сориентировать его при сборке относительно цилиндра.

Надо заметить, в продаже мы видели не только «номинальные» поршни, но и «ремонтные» (двух размеров), чего нет у отечественных производителей. Размерная группа изделия указывается на коробочке и на донышке поршня («25» означает, что его диаметр больше номинального на 0,25 мм, т. е. – «первый ремонт», «50» – соответственно «второй ремонт» и увеличение диаметра на полмиллиметра).

К внешнему виду поршневых колец претензий не возникло: все фаски ровные, на каждом колечке нанесена его размерная группа. Важная особенность: поршневые кольца укомплектованы рифленым пружинным колечком, которому малоопытный мопедист вряд ли найдет применение. Видимо, изготовители понадеялись на то, что покупатель досконально знает устройство двигателя импортного скутера и догадается установить «эспандер» под второе компрессионное кольцо. На отечественных мотоциклах такая деталь не применяется, так что чем вводить в заблуждение покупателя, следовало бы положить в коробочку маленькую бумажку с инструкцией или схемой сборки.

ПРОВАЛЬНЫЙ ВАРИАНТ

Палец и стопорные колечки желания «пнуть» изготовителя не вызвали. Но только до тех пор, пока мы не попробовали вставить палец в поршень. Нет, он не просто вошел легко – провалился в отверстия под собственным весом, тогда как палец должен входить в поршень с натягом. Тревожный, знаете ли, звоночек: при таком раскладе отверстия в поршне разобьет очень быстро.

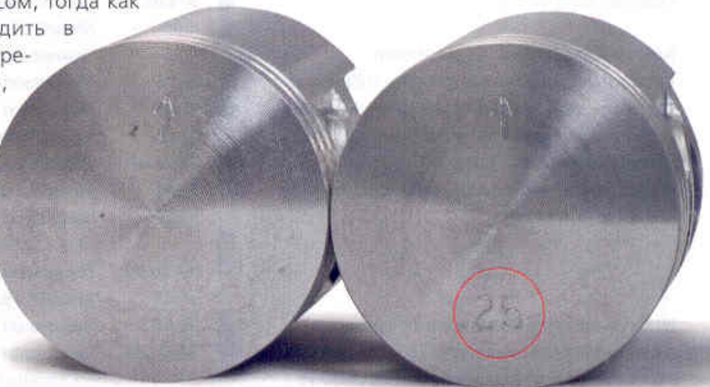
Тогда перешли к визуальной оценке ковровского поршня. По сравнению с сияющим «китайцем» он, изрядно потрепанный небрежным обращением грузчиков, выглядит «не ахти». Зато палец вставляется с должным натягом и не болтается. На донышке, как и положено, указана размерная группа, а на одну из бобышек пальца нанесена цветовая метка.

Коленвал-«китаец» не дал поводов придраться, разве что на шатуне отсутствовала цветовая метка, обозначающая размерную группу.

СПАРРИНГ КОНКУРЕНТОВ

Каковы механические свойства «китайских» запчастей? За квалифицированным ответом мы отправились к конструкторам «пилотовского» мотора и в ОТК Ковровского механического завода. Заводчане были немало удивлены фактом появления «конкурента», так что протащить изделия через сито ОТК согласились с удовольствием. Вот где вероятность ошибки при проверке равна нулю, так это здесь: абсолютно все замеры производят с помощью калибров, оптических и пневматических стендов. Даже микрометра или штангенциркуля нет!

Начали с геометрии. У «ковровчанина» все размеры и допуски уложились в норму, претензий по качеству литья и мехобработки не возникло. Налицо все признаки «родного» поршня: специалисты КМЗ признали его своим изделием и больше мучить не стали. А вот что обнаружили у «китайца». Общая высота оказалась выше положенной, геометрия донышка тоже сильно отличалась от эталона (а это оказывает немалое влияние на газораспределение и степень сжатия), шероховатость боковой поверхности намного выше (чревато ускоренным износом поршневой). Диаметр рабочей поверхности этого поршня «гуляет» порой на 0,1 мм при допуске 0,01 мм (это ж десятикратное нарушение размера!), и отнести его к какой-либо из трех размерных групп не



Номинальный поршень (слева) и ремонтный (справа): цифра «25» указывает на размерную группу (в данном случае – «первый ремонт»).



А я весь упакованный...



Блеск и нищета «китайца».

представляется возможным. Как мы и предполагали, диаметр отверстия под поршневой палец превысил нужный размер на 0,01 мм (определили пневматическим калибром), что ставит крест на перспективе нормальной работы детали. Почему-то не обработаны торцы бобышек под палец с внутренней стороны... Отсутствие цветовых меток на «китайском» поршне и пальце можно списать на то, что раз поставляются они в одном комплекте, то и подобраны нужным образом (но мы убедились в обратном). Ремонтный «собрат» отличился «правильной» геометрией, но отверстию под палец мы поставили тот же «диагноз»: не годен.

РАСПАЛЬЦОВКА

Китайский палец ничем не отличался от ковровского, кроме (эка мелочь!) низкокачественной обработки наружной поверхности. Ясное дело, подшипник с такой мелочью долго не прослужит... К стопорным кольцам



На боковинах шайб видны края «кратеров».

претензий не возникло, и на том спасибо.

Поршневые кольца «китайца» – единственный повод к гордости их изготовителя: они прекрасно прилегают к цилиндру (что мы определили на оптическом стенде), здесь нормальный зазор в замке – залог хорошей компрессии. Жаль, что они не взаимозаменяемы с ковровскими – из-за меньшей высоты самого кольца (1,6 мм – у «ковровца» против 1,5 мм – у «китайца»). Скорее всего, поставщик покупает кольца у серьезного производителя и вкладывает их в комплект.

КОЛЕНВАЛ ИЛИ ЯРМО НА ШЕЮ ?

С коленвалом еще веселее – у «китайца» ни один (!) из размеров (общие габариты, посадочные диаметры цапф под подшипники, размеры шпоночных пазов и др.) не соблюден! Биение цапф превысило допустимое значение в шесть раз! А это чревато скорой «кончиной» коренных подшипников и «клином» мотора. Геометрия конуса под маховик генератора тоже «неправильная». Следовательно, маховик начнет «гулять» на валу, постепенно разбивая себя и генератор, в один прекрасный момент срежет шпонку, перекосится – и мотор заклинит. А тут и до ДТП недалеко.

Специалисты КМЗ пошли еще дальше – распрессовали коленвал и «перемыли косточки» каждой детали.

Начали со щек. Мало того, что они выточены кое-как из низкосортной стали, так металл еще и не термообработан. Венец вопиющего безобразия – отверстие под палец: в нем следы грубого сверления и грубой же шлифовки (будто елозили крупной шкуркой, что вылилось в царапины и задиры). Усилие запрессовки пальца очень мало, а это предвестник того, что при работе двигателя щеки будут «жить» независимо друг от друга.

Палец коленвала отличается тем, что линии его фасок неровные – они напоминают скорее синусоиду. Роднит же пальцы коленвала и поршневой очень низкое качество обработки внешней (рабочей) поверхности.

Нижний подшипник держался молодцом, к нему претензии не возникли. А вот ограничительные шайбы «китайца» не из бериллиевой бронзы, как полагается, а из низкосортной «сырой» стали – ее только покрыли медью (цыганский трюк: по цене золотой вещи впаривают позолоченную). Поверхность шайб напоминает лунный рельеф: ямки разной глубины (видимо, для удержания масла?) разбросаны хаотично.

Шатун «блеснул» прекрасным качеством меднения наружной поверхности – и тут же «ударил в грязь» лицом. Это когда мы проверили параллельность осей отверстий под подшипники и чистоту их обработки. А ведь всё это окажет пагубное влияние на ресурс мотора. На шатуне не было ни единой цветовой метки, однако, справедливости ради заметим, что зазор в нижнем подшипнике от нормы не отошел.



Коленвал упаковкой тоже не обделили. Мы бы порадовались, если бы форме соответствовало содержимое.

ПОЛУЧИТЕ УДОВОЛЬСТВИЕ!

Рекомендовать к использованию «китайцев» можем лишь с оговоркой: пробег между капремонтами двигателя не превысит нескольких сотен километров. Если собираетесь рискнуть, то предупреждаем: придется заваривать аргоном разбитый картер. Ремонт доставит вам величайшее наслаждение.

Благодарим за помощь в проведении экспертизы главного конструктора КМЗ **Валерия КАРАБАНОВА** и сотрудницу отдела ОТК **Надежду БОБКОВУ**.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

Деталь	Соответствие материала документации КМЗ*	Качество мех. обработки	Соблюдение размеров	Твердость детали при термообработке, HRc	
				Фактическая	Требуемая
Поршень	***	*	*	Не измерялась	Нет данных
Поршневой палец	**	*	***	62–63	40–45
Поршневые кольца	***	**	***	Не измерялась	Нет данных
Стопорные кольца	***	***	***	Не измерялась	Нет данных
Щеки коленвала	**	*	*	«Сырая»	37–41
Цапфы коленвала	**	*	*	«Сырая»	37–41
Палец коленвала	*	*	***	«Сырая»	38–45
Ролики нижнего подшипника	***	***	***	62–63	55–65
Шатун	**	**	*	52–54	61–66
Шайбы ограничительные	*	*	***	Не измерялась	Нет данных

Оценка проводилась по 3-балльной шкале: *** – хорошо, ** – удовлетворительно, * – плохо.

Сергей ШИГАЛЬ, Москва

ДАЙТЕ ЕМУ РЕМНЯ!

РАЗОБРАТЬСЯ В ВАРИАТОРЕ СКУТЕРА НЕСЛОЖНО

Как это сделать, рассмотрим на примере Honda Tact. Если же вы владелец Honda Dio, Yamaha Jog, Suzuki Address или любого другого скутера, то и вам эта информация полезна – трансмиссии у большинства из них устроены одинаково. Разница в деталях, но она не принципиальна.

Рисунок Сергея ЧИРКОВА

Для ревизии вариатора пластиковую облицовку можно не снимать, но советую – без нее работать легче. Я снял ее еще и потому, что этот аппарат попал в ремонт после падения. Пока поврежденным пластиком занимался маляр, я заменил ремень. А заодно проверил узлы, спрятанные под крышкой. Те, кому предстоят те же хлопоты, запоминайте.

Прежде всего, снимите воздухофильтр – он крепится двумя болтами. Не забудьте ослабить хомут крепления к карбюратору. Рычаг кикстартера снимать не надо – иначе, когда будете снимать крышку, вал может выскочить из отверстия. Вставить его на место, скручивая достаточно сильную возвратную пружину, задача не из легких. Убедился в этом на собственном опыте. На некоторых скутерах крышка вариатора состоит из двух половинок. Снимите обе.

Чтобы оценить износ ремня, измерьте его ширину (см. рисунок). Для скутеров фирмы Honda ширина нового ремня 18 мм. Если она меньше 17 мм, – ремень нужно заменить. То же и для скутеров Kymco. Для Vespa минимальная ширина 17,5 мм, а Malaguti – 14,85 мм. Так что не поленитесь и, полистав справочную литературу, найдите значение, соответствующее вашему скутеру. И учтите: ширину ремня нужно измерять в нескольких точках по всей длине. Попутно осмотрите рабочие и внутреннюю поверхности ремня. Если увидите трещины или расслоившийся корд, меняйте, не задумываясь. Если он порвется в дороге, аварии, скорее всего, не будет, но толкать скутер обратно – радости мало.

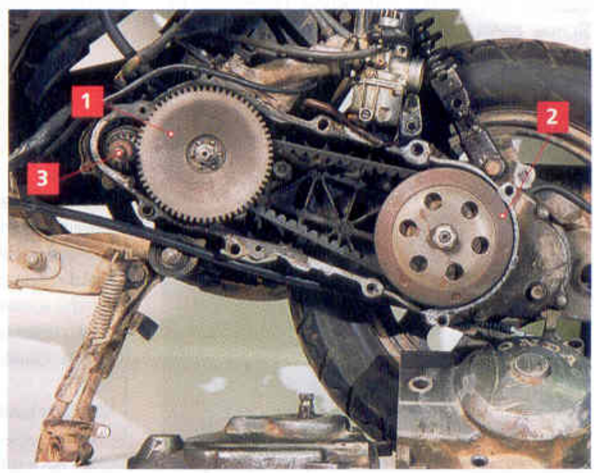
Открутите гайку внешней половинки ведущего шкива, зафиксировав ее зубчатый венец монтировкой или другим подходящим инструментом. Когда будете искать упор для рычага, будьте осторожны – сломать перегородки картера проще простого. Обычно гайка затянута с большим усилием, и не исключено, что понадобится помощь друга. Откручивайте ее только торцовой головкой или, в крайнем случае, накидным ключом. Если попытаетесь воспользоваться рожковым, можете быть уверены: либо сорвете грани гайки, либо разобьете руку, а скорее всего, и то и другое.

Теперь ремень свободен, и его можно снять. Но не торопитесь собирать все обратно. Есть смысл посмотреть, как себя чувствует валик, на котором расположены шестерни и муфта свободного хода (бендикс). На некоторых скутерах его можно вынуть, ничего не разбирая. Проверьте, свободно ли перемещаются подвижные детали этого механизма. Поверните шестерни в разные стороны, преодолевая усилие пружины. При этом они должны легко раздвинуться, а когда отпустите, быстро, со стуком вернуться на свое место. Если детали движутся туго, промойте их чистым бензином и просушите. Не помогло? Вал с шестернями придется менять. Эта же участь ждет и механизм, в котором пружина ослабла и не возвращает шестерню на место. Иначе, в лучшем случае, стартер при пуске просто не «выкинет» шестерню и будет вращаться вхолостую. В худшем, когда мотор заведется, шестерня бендикса не выйдет из зацепления. Мотор раскрутит ротор стартера до слишком больших оборотов, и он выйдет из строя.

Важное замечание: этот механизм категорически запрещается смазывать. Смазка



Чтобы проверить ширину ремня, снимать его не обязательно. Но и не поленитесь покрутить шкивы, чтобы измерить его по всей длине.



Крышки сняты:
1 – ведущий шкив;
2 – ведомый шкив;
3 – вал привода электростартера.



Так откручивают гайку, крепящую шкивы: ключом и стопором-монтировкой.

при вращении может попасть на ремень, а уж тогда вы точно далеко не уедете. Даже если ремень останется сухим, к жирным деталям прилипнет пыль, образующаяся при трении ремня о щеки шкивов, а также дорожная пыль, которая неизбежно попадет в полость вариатора и заклинит эти детали. Проверьте, не разболтана ли втулка, в которой вращается валик в картере. Допустимый люфт на свободном конце валика – 2–3 мм. При большем шестерни тоже может заклинить. Смазывать эту втулку тоже нельзя.

Затем проверьте грузики и корпус, в котором они работают. Раздвигая под действием центробежных сил корпус и крышку, ролики-грузики одновременно сдвигают половинки ведущего шкива, натягивая при этом ремень, который, в свою очередь, преодолевая усилие пружины, раздвигает половинки ведомого шкива. Передаточное отношение вариатора уменьшается, а скорость скутера увеличивается. Хоть грузики и цилиндрической формы, но при работе они не столько перекатываются, сколько скользят. Если для твердой стальной крышки это проходит безболезненно, то мягкие поверхности грузиков и корпус из алюминиевого сплава изнашиваются. Мелкие потертости на цилиндрической поверхности грузиков особого вреда не принесут. Если появились грани шириной до пяти миллиметров, – это тревожный знак. Если же еще больше (бывает, в ремонт привозят скутеры с грузиками треугольной формы), – детали нужно заменить. Ведь, истираясь, ролики-грузики становятся легче, а значит, будут все слабее и слабее сдвигать по-



«Корзина» вариатора разобрана.

ловинки ведущего шкива, и скутер будет плестись потихоньку под бешеный вой мотора. Корпус истирается медленнее, но и он не вечен. На нашей детали видны риски вдоль канавок, в которых движутся грузики. «Криминальных» забоин, в которых они могли бы заедать, нет, и эта крышка еще послужит. Но продольные риски уменьшили опорную поверхность, и новые детали, ползая по ней, сотрутся быстрее.

На «наших» грузиках видны небольшие грани. С ними, хоть и недолго, но можно было бы еще поездить. Но поскольку ремкомплект уже куплен, мы их заменили. В этом узле тоже ничего нельзя смазывать. При разборке корпуса внимательно следите за треугольными пластиковыми направляющими. Их легко потерять, а новые продаются только в комплекте с «корзиной» (так иногда называют корпус), и не всегда.

«Корзины» разных моторов при внешней схожести существенно отличаются размерами и формой пазов для грузиков. Решившись на замену, обратите внимание на буквы, выбитые на поверхности. Если вы установите на ваш скутер «корзину» с другой маркировкой, характер скутера может существенно измениться. И не в лучшую сторону. Точно так же не стоит устанавливать на штатную «корзину» «чужую» крышку. Если же надумаете заняться тюнингом вариатора, обязательно посоветуйтесь со специалистом. Иначе только зря потратите время и деньги.

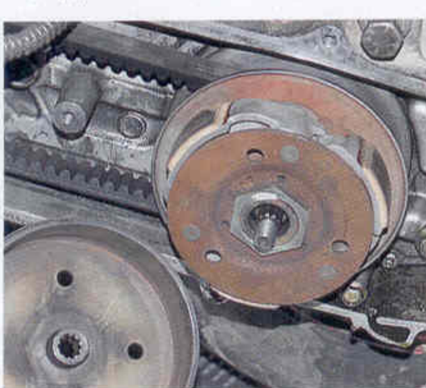
На ведомом шкиве вариатора расположено центробежное сцепление. Его колод-



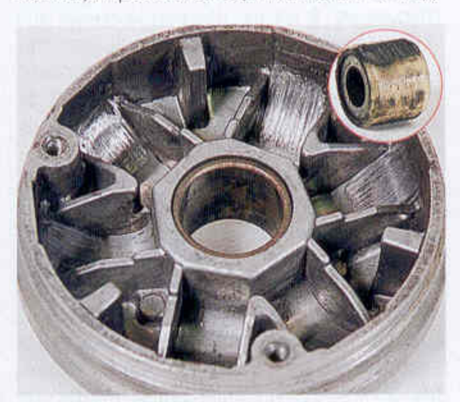
Проверка работы бендикса: крутите, как кубик Рубика... Далее – как в тексте.

ки достаточно долговечны, но если вы ничего не знаете о прошлой жизни скутера, а тем более, если он вяло трогается с места и плохо разгоняется, стоит проверить их состояние. Если не удастся узнать значение минимальной толщины накладок, придется оценивать «на глаз». «Криминальными» считаются колодки, у которых на поверхности накладок есть сколы или трещины, а толщина явно мала (меньше 1,5 мм). Проверьте состояние внутренней поверхности барабана. Если есть выработка, придется его проточить, как это делают с тормозными барабанами автомобилей. Но любая несоосность, появившаяся после проточки, может вызвать сильную вибрацию, и подшипники, на которых вращается барабан, быстро выйдут из строя.

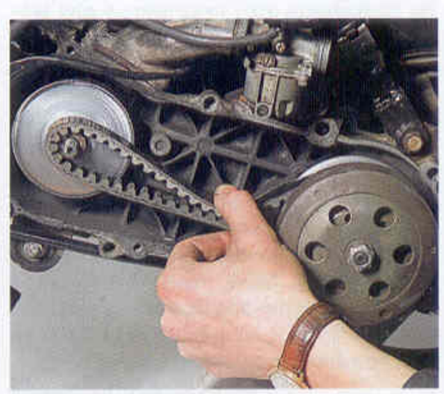
Вот теперь, когда все проверено и неисправные детали заменены, можно со спокойной душой установить ремень и собрать все в обратном порядке. Чтобы облегчить сборку, обожмите новый ремень, стянув его между обоймами ведомого шкива, как показано на фото. Помните, с каким усилием была затянута гайка ведущего шкива? С таким же усилием ее нужно затянуть снова. И с теми же предосторожностями. У многих скутеров крышка вариатора цельная, а не из двух половинок, как у того, что на фото. Если при установке такой крышки затягивать винты как попало, она может покоробиться, а коль совсем уж не повезет, то и треснуть. Тяните их от середины крест-накрест. Или двигайтесь по спирали, но тоже от середины. ⏮



Детали автоматического сцепления скутера Suzuki Address. Колодкам еще работать и работать – они даже как следует не притерлись.



На рабочих поверхностях грузиков и «корзины» вариатора видны глубокие продольные риски. Грузики – на помойку, «корзина» еще послужит.



При установке ремня таким вот движением утопите его между половинками ведомого шкива.

Александр ГМЫЗИН, г. Котлас Архангельской обл.

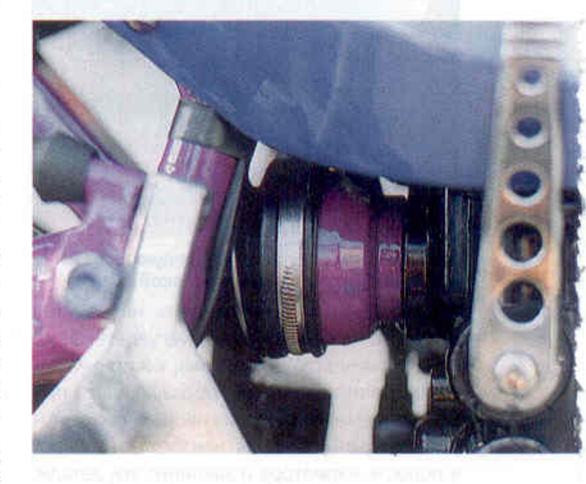
ШРУС НА «УРАЛЕ»

На плохой дороге гораздо лучше себя чувствуешь с длинноходной мягкой подвеской. Мне не составило особого труда установить лицензионную переднюю вилку от «Ижа» на переделанный мною «Урал», но увеличить ход задней подвески оказалось сложно. На оппозитах между коробкой передач и карданный валом установлена упругая резиновая муфта. После того, как я изменил конструкцию маятника заднего колеса, ее разрывало за считанные километры. А когда, наконец, сорвало стопорное кольцо карданного вала, стало ясно, что без кардинальных переделок не обойтись.

Спортсмены-кроссовики в свое время устанавливали вместо штатной муфты аналогичный узел от мотоколясок, но его размер слишком велик. Да и найти эту деталь сейчас не так-то просто. Решил использовать шарнир равных угловых скоростей (ШРУС), применяющийся на переднеприводных автомобилях. Он предназначен для работы при больших углах наклона и таких нагрузках, которых на «Урале», особенно без коляски, и возникнуть не может.

Подвернулся ШРУС от автомобиля Subaru Djasti (впрочем, можно использовать и любой другой – был бы он подходящих габаритов). Проточил на станке ведущий диск штатной резиновой муфты под прессовую посадку. «Гранату» тоже проточил в размер и запрессовал. Для пущей надежности сварил их, причем варил короткими участками – давая деталям остыть после каждого разогрева, чтобы рабочие поверхности, перегревшись, не «отпустились» и не потеряли твердость. У карданного вала отрезал шлицевую часть, а сам вал проточил начисто на длину 20 мм. Срезал шлицы внутренней части ШРУСа и проточил ее до такого же диаметра и на ту же длину. Затем изготовил втулку с толщиной стенки около четырех миллиметров и внутренним диаметром с допуском под прессовую посадку в ШРУС и на карданный вал. Запрессовал в нее валы и обварил торцы втулки короткими швами. Теперь оставалось только срезать центровочный шар выходного вала коробки передач и собрать ШРУС. Гайку обязательно зашплинтовать. При токарной обработке важно соблюдать соосность обрабатываемых деталей (допустимое биение – не более 0,1–0,2 мм). Не соблюдете – может возникнуть вибрация, сводящая на нет все удовольствие от езды.

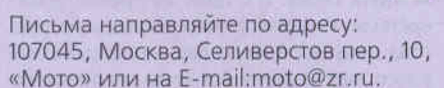
Получившийся узел будет вечным, но только если будете следить за пыльником ШРУСа и, не дожидаясь разрыва, менять его при появлении первых же трещин. ⏮





Подгонка ШРУСа для использования в трансмиссии оппозита: 1 – «граната»; 2 – ведущий диск резиновой муфты; 3 – сварочный шов. **Выделенное оранжевым цветом – удалить.**

→ ВОПРОС-ОТВЕТ



Письма направляйте по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, «Мото» или на E-mail:moto@zr.ru.

Масло Texaco Motex 2 T-X рекомендуется применять для двигателей с воздушным охлаждением, смешивая его с топливом в пропорции 1/100. Можно ли применить этот «коктейль» для мотоцикла с жидкостным охлаждением, для которого завод-изготовитель рекомендует соотношение 1/50?

Стоит ли добавлять присадку «Римет-Мото» в масла, предназначенные для смешивания с топливом, или заливать в картеры маховика и КПП мотоцикла «Иж-Юнкер»?

Можно ли залить трансмиссионное масло серии GL-4, предназначенное для КПП переднеприводных автомобилей, в картеры маховика и КПП? Если нет, то какое предпочтительнее?

Антон ХЕЛЬЗИН, г. Москва

Масла, рекомендуемые для двигателей с воздушным охлаждением, рассчитаны на работу при высоких температурах. Особого вреда от применения их в моторе с жидкостным охлаждением, скорее всего, не будет, но лучше использовать масло по назначению. При смешивании его с бензином следует руководствоваться требованиями изготовителя техники.

С присадками будьте осторожным. Достоверных сведений о последствиях применения этой присадки у нас нет. Руководствуясь здравым смыслом, можно посоветовать следующее. В масла, предназначенные для смешивания с топливом, «масленщики» стараются не добавлять несгорающие присадки – они отложатся вместе с нагаром на деталях двигателя. Особенно туго придется свече, может выйти из строя. В картере КПП маховика эта присадка не должна натворить бед. Если решитесь применить эту присадку и заметите, что все в порядке, сообщите нам.

«Ижевская» КПП вполне прилично работает на маслах типа М-8В («потомке» АС-8, на применение которого она и рассчитывалась), а также на рекомендуемых заводом-изготовителем М10В2, МС-14, МС-20 и МГД-14, а врожденных недостатков применением присадок и дорогих масел не исправишь. Следует также помнить и о неприятностях, которые могут наступить для работающих в этом масле дисках сцепления. Из-за избыточной «скользкости» или чрезмерной вязкости масла они станут пробуксовывать. Поскольку речь идет о новом мотоцикле, нужно учесть еще одно последствие экспериментов с маслами и присадками: нарушая требования инструкции завода-изготовителя, вы лишаетесь права на гарантийное обслуживание мотоцикла. ⏮

Мой внук купил скутер «бэ-у» и научился ездить. А вот узнать про устройство или ремонт ему неоткуда. Подскажите, издавалась ли какая-нибудь литература об импортных «табуретках»?

Владимир ДАНИЛИН, г. Рыбинск Ярославской обл.

К сожалению, обзорного свойства книги о скутерах в России не издавались. О четырех переводных книгах мы писали в «Мото», №№ 1-03 и 6-03, они продаются на книжных развалах (по крайней мере, в Москве). Технические характеристики многих моделей приводятся в ежегодных «Мотокаталогах» издательства «За рулем». О техобслуживании и ремонте мы постоянно пишем в журнале. ⏮

РОБИНЗОН ЗНАЕТ ТОЛК В ПИТАНИИ

«Топливные системы мотоциклов. Техническое обслуживание». Под ред. Джона Робинзона. С-Пб.: «Алфамер Паблишинг», 2003. 192 с.

Составить рассказ об устройстве и работе системы питания поршневого двигателя – дело непростое: в нем переплетаются механика, термодинамика, газовая динамика, химия, а с возникновением систем впрыска топлива еще и электроника и вычислительная техника. Разобраться в этом клубке знаний непросто и специалисту, а уж объяснить все «от аз» рядовому байкеру и вовсе непосильная задача. Но с нею блестяще справился популяризатор мототехники Джон Робинзон.

Содержание, в общем-то, небольшой по объему книги поражает огромным количеством сведений – от истории развития систем питания (как 2-, так и 4-тактных моторов) и основ теории горения и газовой динамики до подетального рассмотрения устройства современных карбюраторов, систем впрыска и приемов их обслуживания и регулировки. Рассказано о воздушных фильтрах и глушителях (в том числе с каталитическими нейтрализаторами), турбонаддуве, нетрадиционных видах топлива – спиртах, нитрометане, оксиде азота... Практическая ценность этого труда и в описании типичных неисправностей систем питания, методик их поиска и устранения. Даны практические советы по ремонту и обслуживанию карбюраторов.



Автор этих строк имеет возможность сравнить переводной вариант и оригинал издания на английском языке. И вот что хочу заявить ответственно: настолько технически грамотный и в то же время легкочитаемый перевод сложного технического текста до сих пор встречать не приходилось. Англоязычные аббревиатуры «переведены» в укоренившиеся в русском языке обозначения, все дюймовые меры – в наш метрический стандарт... Книга, уверен, будет интересна и начинающим любознательным мотоциклистам, и студентам вузов со специализацией по ДВС. Так то переводчикам и составителям – «пять с плюсом». Жаль, в выходных данных нет их имен – с удовольствием назвал бы.

Книга большого формата, с добротной глянцевой обложкой, четко пропечатанными, наглядными иллюстрациями (правда, черно-белыми). Так что высший балл и издательству «Алфамер Паблишинг»! Назвать книгу дешевой нельзя: средняя цена в Москве – 340 руб. Но, поверьте, советы Джона Робинзона того стоят!

Ведущий рубрики
Иван КСЕНОФОНТОВ

О ТЮНИНГЕ

Как форсировать двигатель «Иж-Юпитер 5»? У нас в городе не достать литературы о тюнинге этого двигателя.

Александр ГРОМОНТОВ,
г. Ангарск Иркутской обл.

Литературы о тюнинге «Иж-Юпитер 5» вообще не существует. Но нужную информацию вы найдете в «Мото», №№ 4-99, 6-99, 12-01, 1-02. Разыщите эти номера, может быть, они есть в библиотеках.

Допускается ли установка на Jawa-350/638 литых колес от «Урала»?

Александр ШАРОВ,
г. УзловаяТульской обл.

Во-первых, без доработки тут никак не обойтись, поскольку у мотоциклов различные крепления тормозных барабанов. У «Урала» больший диаметр колесных осей, и колеса на 19'' будут задевать за подкрылок и сиденье Jawa, поскольку здесь они рассчитаны на размер 18''. Труднее всего придется, когда попытаетесь закрепить ведомую звездочку на «ураловской» ступице. Но прежде, чем начинать возню, взвесьте: подобная замена не целесообразна. «Ураловские» колеса, рассчитанные на большую массу экипажа с коляской и трех человек, более массивны, а значит, они напрочь «убьют» динамику Jawa и сделают критичными условия работы подвесок.

Как можно существенно повысить мощность «Восхода-3М»? И можно ли вообще ее повысить?

Витькус

В конце 70-х годов ковровские мотоциклы ШК-3 со 175-кубовыми моторами «Восход», усовершенствованными для шоссейно-кольцевых гонок, развивали 19 л. с. Степень сжатия в них повышали до 12. Для этого изготавливали кованый поршень, расширяли фазы газораспределения (благодаря чему обороты возрастали до 7000), устанавливали карбюратор Jikov с диффузором диаметром 32 мм. Лепестковый клапан в этих моторах отсутствовал, а система зажигания была специальная – электронная бесконтактная. Максимальная скорость ШК-3 составляла 135–145 км/ч. Однако ресурс форсированного мотора значительно снижался.

На письма отвечали
Иван КСЕНОФОНТОВ,
Борис ДАХНОВСКИЙ

Письма без указания имени автора редакция не рассматривает.



ОГНЕННЫЕ КОЛЕСНИЦЫ-2

В рубрике «Мозгодром» («Мото», № 4-2003) Николай Искандыров рассказал о том, как он сделал колеса светящимися. Я пробовал сделать так, как предлагает Николай. Но щетка и диск, по которому она скользит, быстро истерлись дорожной пылью, и контакт временами стал пропадать. Предлагаю более надежный, на мой взгляд, вариант.

Я спрятал контактную пару внутрь тормозного барабана. К его крышке винтами М3 прикрепил кольцо из фольгированного текстолита. Щетку вместе со щеткодержателем заимствовал у электродвигателя автомобильных дворников и закрепил на ступице колеса. К кольцу, просверлив в крышке отверстие для провода, подвел +12 В. В ступице тоже просверлил отверстие, через которое от щетки расходятся провода к закрепленным на спицах трем лампочкам от елочной гирлянды.

Контактная пара, спрятанная в тормозном барабане, работает гораздо надежнее, а колесо выглядит опрятнее. Важно сделать все так, чтобы провода не могли замкнуть на «массу».

Чтобы сделать мою Jawa еще заметнее



на дороге, в подножки встроил габаритные огни, а на спинке сиденья установил дополнительный мигающий стоп-сигнал (я его подключил через реле поворотов).

Игорь ИЕВЛЕВ,
д. Головино Владимирской обл.

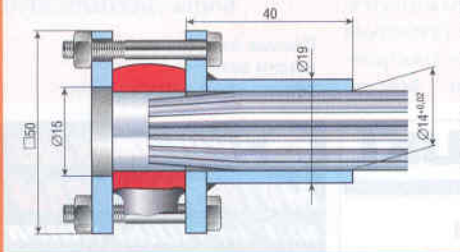
От редакции. Чтобы ваши колеса не стали «огненными» в прямом смысле этого слова, подключите через предохранитель провод, идущий от «+» бортовой сети мотоцикла к колесу.

КОНДУКТОР ПОМОГ

ПОБЕДИТЕЛЬ

После запрессовки новой бронзовой втулки в верхнюю головку шатуна «Минска» (да и любого другого мотоцикла) ее нужно обработать разверткой. Но обычно приходится снимать очень толстый слой металла (в моем случае – около 0,5 мм), а отверстие не всегда получается перпендикулярным плоскости шатуна – тогда о нормальной работе двигателя не может быть и речи.

Чтобы отверстие получилось «правильным», я изготовил вот какое приспособление (подобное устройство обычно называют кондуктором). Приварил кусок толстостенной трубы к пластине, а затем на токарном станке «за одну установку» проточил наружный торец пластины, расточил отверстие в трубе и «развернул» его. Причем чуть более толстой (на пару «соток») разверткой. Вырезал еще одну пластину – такую же, какая приварена к трубе, но с отверстием диаметром 15 мм (чтобы развертка могла выйти). Пластины нужно стянуть болтами с двух сторон верхней головки шатуна, но несильно. Приспособление должно двигаться вдоль плоскости головки усилием руки. Теперь установите устройство напротив отверстия и пускайте в ход развертку. Точность обработки втулки с таким кондуктором отменная!



Виктор РУДНЕВ,
д. Екатериновка Липецкой обл.

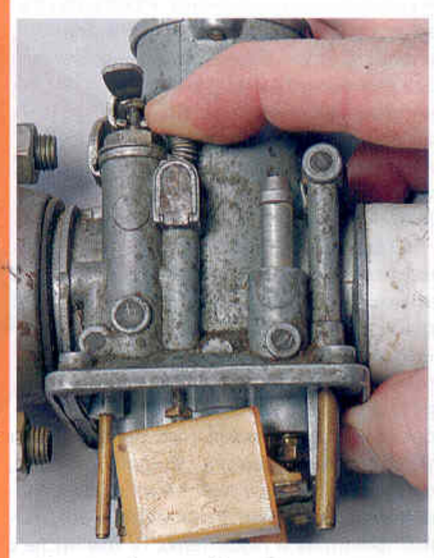
«ХИМЧИСТКА» ДЛЯ СВЕЧИ

Я перепробовал много способов механической очистки свечей зажигания, но ни один из них меня не устроил. Возни много, а все равно до конца не отчистишь. А если попробовать гелем для чистки кухонных плит? Ведь и на свече, и на плите у нагара сходный состав – пригоревшие органические вещества... Выбрал свечу погрязнее, обработал гелем. Прошло 5–10 минут – и нагар растворился. Осталось промыть свечу водой, а то, что не вымылось, удалил заостренной спичкой. Благодаря гелю я уже два года не покупаю новые свечи.

Денис ФАТТАХОВ, Казань

ТОПИ ЕГО, ТОПИ!

Вы еще не измучились, запуская в холодную погоду мотоциклы с карбюраторами Jikov? А не проще ли вернуться в «каменный век» – соорудить обыкновенный утопитель поплавка? Это просто. Просверлите отверстие диаметром чуть больше 3 мм в верхней части дренажного канала, находящегося с левой стороны карбюратора рядом с обогатителем. Если обнаружите, что снизу в канал вставлена свинцовая заглушка, просверлите и ее. Вставьте в это отверстие шпильку или болт М3 длиной около 70 мм с небольшой (15–20 мм) пружиной. Снизу накрутите гайку и развальцуйте резьбу – чтобы гайка не откручивалась. И все! Даже «Юпитер» с «модернизированным» таким образом Jikov легко запускается в любой мороз.



Андрей СИДОРОВ, п. Ильинский
Раменского р-на Московской обл.

ЕЕ СИЯТЕЛЬСТВО...

Пришло время перекрасить мотоцикл. В магазине мне посоветовали акриловую краску-спрей. Стоит она недорого, и я поддался уговорам. А когда покрасил, – ужаснулся: высохшая краска совершенно не блестит, мало того, легко смывается бензином... Но вышел из положения: покрыл краску мебельным лаком марки НЦ. Он блестит и «равнодушен» к бензину.

Игорь ВОРОНЦОВ, г. Злынка Брянской обл.

Ведущий рубрики Борис ДАХНОВСКИЙ

Вниманию авторов! Направляя материалы в редакцию, обязательно указывайте ваши фамилию, имя и отчество (полностью), паспортные данные (серию, номер, кем и когда выдан), ИНН и номер свидетельства о пенсионном страховании, дату и место рождения, адрес и номер телефона (желательно).


Официальный дилер Yamaha
LADA FAVORIT
тел: 780-79-09 www.ldf.ru
Суперцены!
на мотоциклы YAMAHA
- Ремонт, гарантийное обслуживание
- Прием техники на комиссию
- Страхование от несчастного случая
- Запчасти, аксессуары
YAMAHA


Все для мотоциклов
из лучших каталогов Европы и Америки
Оригинальные запчасти
и тюнинг за 7-10 дней
Индивидуальные проекты
автоуниверсал
HONDA
YAMAHA
Kawasaki
DUCATI MOTOR
aprilia
KTM
SUZUKI
HARLEY-DAVIDSON
TRIUMPH
BMW
ЗАПЧАСТИ
для мотоциклов
гидроциклов
снегоходов
ATV
BOMBARDIER
ARCTIC CAT
POLARIS
ТЮНИНГ • АКСЕССУАРЫ • ОДЕЖДА
Москва, Проспект Мира 36 (095) 280-12-87, 280-71-12,
280-33-61 e-mail: moto@autouniversal.com

ГОНКИ НА ЛЬДУ

НАШИ ВНЕ КОНКУРЕНЦИИ

Европейские Гран-при в Ассене (Голландия) и Берлине должны были дать ответ на вопрос, смогут ли россияне так же мощно выступить на треках с искусственным льдом, как они «проехали» на натуральном льду в Красногорске и Уфе. Напомним, после четырех финальных гонок в России первые пять мест занимали только они.

Первый же день в Ассене показал: все так и рвутся «пощипать» российскую армаду. Победил на этапе Николай Красников, но второе и третье места за финном Антти Аакко и австрийцем Францем Цорном. Лидер Виталий Хомицевич завершил гоночный день четвертым, Дмитрий Буланкин – пятым. Однако на второй день россияне восстановили статус-кво: в главный финальный заезд из иностранцев попал лишь швед Пер-Олоф Серениус, да и то закончил его аутсайдером. Первым же финишировал Красников.

И вновь заглавных пять строк в судейских протоколах занимали: В. Хомицевич (118 очков), Д. Буланкин (113), И. Иванов (100), В. Лумпов (93) и Н. Красников (91). Из «не наших» ближе всех подобрался к лидерам финн А. Аакко (71).

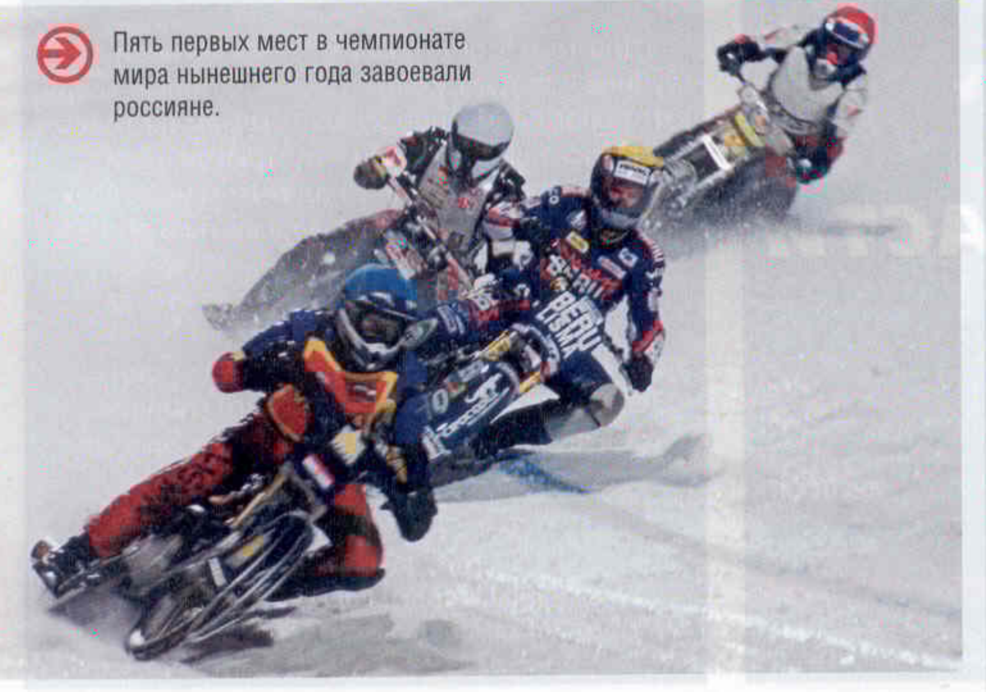
Берлинский трек, в отличие от ассенского, открытый. В первый день заключительного финала шел проливной дождь, воду со льда «подметали» снегоуборочные машины. Не повезло Хомицевичу – он упал в главном финале. Первым опять финишировал Красников, Буланкин – вторым. Борьба за чемпионскую корону достигла апогея: Хомицевич по-прежнему лидировал – 134 очка, у Буланкина – 133, у Красникова – 116, у Иванова – 113.

Они же встретились в главном финальном заезде заключительного этапа. Дмитрий Буланкин со старта ужом юркнул в первый поворот и стал стремительно отрываться от соперников. За круг до финиша шедший последним Красников пошел ва-банк: сделал попытку одним махом опередить сразу троих. Не вышло – упал. И дал повод рефери объявить перезаезд.

В этот день дождя не было, но дул сильнейший порывистый ветер, он крутил-вертел стартовую ленту. Дали старт – полоска взметнулась, раньше всех «выстрелил» Иванов. Но лента поднялась с перекосом и... Всех троих снова вернули на исходную позицию. Сигнал! Буланкин чуть перестраховался – и уже увидел спины соперников. Хомицевич и Иванов повели «командную гонку» – пресекали атаки Буланкина. И все же тот выиграл, когда на вираже третьего круга мастерски прошел заслон соперников – те ахнуть не успели. Профукали они и «бронзу»: Хомицевичу по ситуации на трассе нужно было бы пропустить вперед одноклубника Иванова, но пожадничал. Бронзовую медаль завоевал Красников.

Представители российской школы гонок на льду в очередной раз доказали, что им нет равных в мире!

ЧЕМПИОНАТ МИРА-2004: 1. Д. Буланкин (Россия) – 158 очков; 2. В. Хомицевич (Россия) – 154; 3. Н. Красников (Россия) – 132; 4. И. Иванов (Россия) – 131; 5. В. Лумпов (Россия) – 116; 6. А. Аакко (Финляндия) – 88; 7. Ю. Базеев (Белоруссия) – 85; 9. Г. Бауэр (Германия) – 85; 9. П.-О. Серениус (Швеция) – 81; 10. Ю. Поликарпов (Россия) – 80; 11. К. Дрогалин (по лицензии Белоруссии) – 63...



Пять первых мест в чемпионате мира нынешнего года завоевали россияне.

ХАРАКТЕР

ДМИТРИЙ БУЛАНКИН, ЧЕМПИОН МИРА И ЧЕМПИОН ЕВРОПЫ 2004 ГОДА

Он, 20-й по счету чемпион мира, родился в 1978 году в Пензе. Дмитрия-мальчишку увлекали бокс и лыжи, в 11 лет он сел на мотоцикл, занялся скийорингом. Подбадриваемый отцом, пришел в кроссовую секцию. Подорвав семейный бюджет, Буланкин-страший купил сыну Honda. В первой же гонке сынуля ее «загнул», позже сломал уже свои кости... Такими были «университеты» будущего чемпиона.

В 18 лет попробовал силы в гонках на льду. Первый успех пришел в 1999 году – на юниорском чемпионате страны выиграл «бронзу». И получил предложение выступать за уфимский клуб «Башкирия». Переехал, а вместе с сыном отправились и родители. Отец, бывший «ледовик» и кроссмен-любитель, поступил механиком в тот же клуб.

В первый же год Дмитрий оправдал доверие своей новой команды – занял пятое место в личном чемпионате России и выиграл полуфинал европейского первенства. Но в одной из гонок на вираже шипы мотоцикла соперника превратили в месиво локоть Дмитрия. В горячке гонки он ничего не почувствовал, боль пришла позже. Возникла угроза ампутации руки.

В микрохирургическом центре Пензы буквально по осколкам собрали сустав. Но впереди ждали новые неприятности: на тренировочных сборах в Благовещенске получил еще одну травму руки – и участие в гонках в очередном сезоне оказалось под угрозой. Но парня остановить невозможно: он все-таки заработал место в сборной России, преодолел четвертьфинальный

КТО ПОМОГАЛ ПОБЕДИТЬ?

Материальную поддержку Дмитрию Буланкину обеспечила башкирская масляная компания «ЭКОЙЛ», условия для тренировок создал уфимский мотоклуб имени Габдрахмана Кадырова.

Технику готовили несколько человек. Чемпион выступал на машине с рамой конструкции известного ижевского мастера, бывшего гонщика Сергея Яковлева (на его рамах собирали технику 10-кратного чемпиона мира Александра Балашова, чемпиона Европы Юрия Поликарпова, легендарного Александра Московки и других звезд). Доводкой машины занимался отец, он же и тренер, бывший мотогонщик Александр Буланкин, помогал ему механик Марат Юсупов. Настраивал двигатель известный в мире мотоспорта немецкий мастер Клаус Лауш из тюнинговой компании KLM. Нельзя не упомянуть и о том, что Дмитрия поддерживал его первый тренер Валерий Шумилкин – он сопровождал «звездного» ученика на всех соревнованиях.



барьер чемпионата мира. За неделю до полуфинала на «генеральной репетиции» – финале личного первенства страны при падении порвал мышцы плеча. Прощай, чемпионат мира? Как бы не так! С «замороженным» плечом вышел на старт. В первый день поделил с соперником 3–4-е места. Увы, во второй ему «подсобил» легендарный швед Пер-Олоф Серенус – проехал по ноге Буланкина. Финал прошел без Дмитрия.

Летом 2002 года он перенес очередную операцию руки. Очень тяжко «вкатывался» в сезон-2003, на чемпионат мира не попал. Казалось, год потерян, однако выиграл чемпионат Европы.

В нынешнем сезоне Дмитрий Буланкин стал лучшим и на чемпионате Европы, и на чемпионате мира – впервые в истории гонок на льду один спортсмен выиграл оба главных турнира года. После победы в заключительном этапе – на Гран-при Германии признался: «После финиша у меня под шлемом волосы дыбом встали».

Теперь гонщик должен хорошенько отдохнуть: «Надеюсь еще раза три завоевать мировое золото».

ВСЕ ЧЕМПИОНЫ МИРА

Габдрахман Кадыров, СССР	1966, 1968, 1969, 1971–1973
Борис Самородов, СССР	1967
Антонин Шваб, Чехословакия	1970
Милан Шпинька, Чехословакия	1974
Сергей Тарабанько, СССР	1975–1978
Анатолий Бондаренко, СССР	1979, 1980
Владимир Любич, СССР	1981
Сергей Казаков, СССР	1982, 1983
Эрик Стенлунд, Швеция	1984, 1988
Владимир Сухов, СССР	1985
Юрий Иванов, СССР	1986, 1987, 1992
Николай Нишенко, СССР	1989
Ярмо Хирвасойя, Финляндия	1990
Сергей Иванов, СССР	1991
Владимир Фадеев, Россия	1993, 1999
Александр Балашов, Россия	1994, 1996, 1998
Пер-Олоф Серениус, Швеция	1995, 2002
Кирилл Дрогалин, Россия	1997, 2000, 2001
Дмитрий Хомицевич, Россия	2003
Дмитрий Буланкин, Россия	2004

ГОНКИ НА СНЕГОХОДАХ

«ОТЕЧЕСТВО» В ОПАСНОСТИ!

Вполне возможно, что лично-командный чемпионат России в классе отечественной техники, проведенный в 7-й раз в Коломне, Угличе и Уфе, был последним. Вновь обострились дискуссии о целесообразности этих соревнований в условиях того положения, которое их регламентирует.

Дело в том, что технику, которую допускают в «отечество», тюнингуют с широким использованием импортных деталей (исключение – мотор: его трогать запрещено). Команды и гонщики активно используют зарубежные киты: инженерная мысль Уфимского моторостроительного объединения (здесь собирают «Рыси») и «Рыбинских моторов», где производят «Тайгу» (только они и выпускают в России снегоходы) отстает от стремительного прогресса последних лет.

Самая обеспеченная из участников чемпионата команда из Нового Уренгоя «бастует»: северяне не хотят ездить на «допотопной технике», а потому по максимуму модернизируют российские снегоходы. «Лобби» в лице команд-производителей стоит за сохранение существующего порядка. Третейский суд в лице Исполкома МФР должен разрешить спор на очередном заседании.

Ясно одно: если с маху запретить глубокий тюнинг совкоснегоциклов, северяне, не исключено, откажутся от участия в чемпионате, и тогда он превратится в открытое первенство Рыбинска и Уфы.

Но крах снегоходному спорту при этом вряд ли грозит. Есть предпосылки полагать, что многие пересядут на безгранично тюнингованную отечественную или вовсе импортную технику. Это вполне вероятно, если учесть растущую семимильными шагами популярность импортных снегоходов в России.

А между тем по итогам трех этапов титул чемпиона России второй раз подряд выиграл Алексей Цыбовский (СТК «Факел», Новый Уренгой). Среди юниоров самым быстрым оказался Дмитрий Рязанцев (СТК «Сатурн», Рыбинск). У юношей отличился Виталий Иванов (СТК «Олимп», Москва).

В командном зачете на первом месте спортивно-технический клуб «Факел». На втором и третьем соответственно СТК «Ямбург» (Новый Уренгой) и УМПО (Уфа).

ЛИДИРУЮТ СИБИРЯКИ

В нынешнем лично-командном чемпионате России по кроссу на снегоходах в свободном классе приняли участие команды: «Ямбург» (Новый Уренгой), «Винтертур» (Кемерово), ТРКСС (Тюмень), «Факел» (Новый Уренгой), «Краб» (Красноярск), «Экстрим-рейсинг» (Ижевск), УМПО (Уфа) и «Икс-стайл» (Киров). По результатам трех этапов в лидеры вышел кемеровский гонщик Александр Петров, следом за ним Максим Шевченко. Чемпион прошлого года Дмитрий Важенников из-за травмы пропустил третий этап и опустился на третью позицию.



Когда этот номер готовился в печать, в Новом Уренгое стартовал заключительный этап. Здесь и должны определиться победители в самом престижном классе. Их имена мы назовем в следующем номере «Мото».

ОДИН ФИНН СИЛЬНЕЕ ДВУХ ШВЕДОВ

Лидер нескольких последних сезонов 29-летний Янне Тапио (Финляндия) вписал свое имя в историю снегоходного спорта – выиграл первый мировой чемпионат, пришедший на смену Кубку мира.

Основной соперник финна – Томас Эберг из Швеции. Оба выступали на снегоходах LYNX. Бронзовая награда также у шведа Йонаса Эрикссона (Polaris).

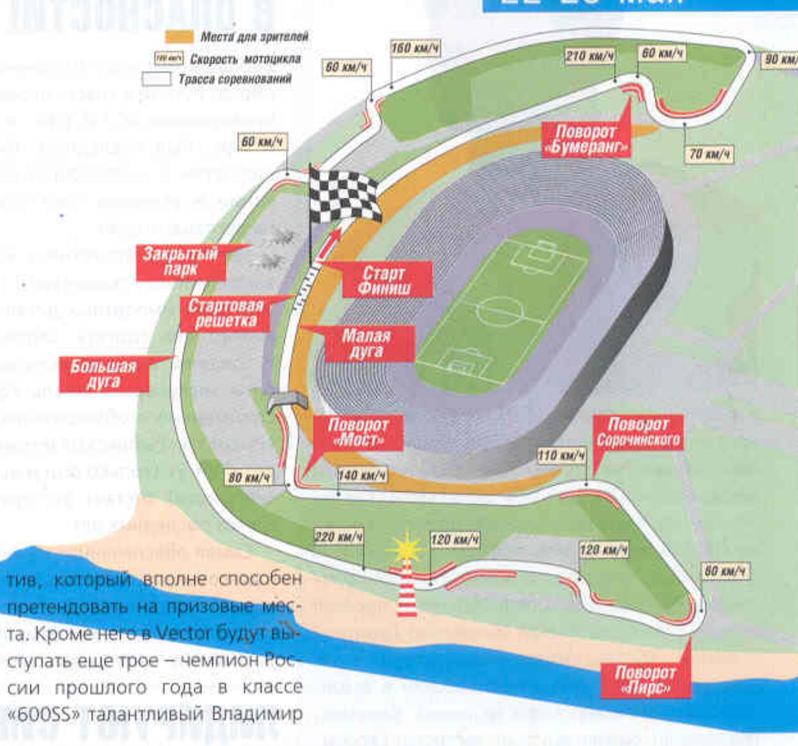


Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ,
фото Наталии ЛЮБИМОВОЙ

ВСЕ ЗАРЯЖЕНЫ, КУРКИ ВЗВЕДЕНЫ

Стартует чемпионат России по шоссейно-кольцевым мотогонкам 2004 года

Шестой раз в новейшей истории мотоспорта России стартует чемпионат страны по шоссейно-кольцевым мотогонкам. Судя по составу участников, выступающих в личном зачете, и количеству команд, можно утверждать, что нас ждет интереснейший сезон.



По сравнению с прошлым годом, перемены произошли в командах. Новостью назовем появление новой – «Vector Racing Team» из Москвы, ее возглавил легендарный Александр Московка. После серьезнейшей аварии на трассе Дмитровского автополигона в 2002 году Александр смог не только восстановиться физически, но и нашел в себе силы организовать коллектив, который вполне способен претендовать на призовые места. Кроме него в Vector будут выступать еще трое – чемпион России прошлого года в классе «600SS» талантливый Владимир

«NO NAME RACING», г. Москва









Руководитель – Андрей Марцевич.

- Андрей Марцевич, г. Москва, № 9, 33 года, КМС, заявлен в классе «Superbike», мотоцикл Ducati 998, 4 место в классе «Superbike» в 2003 г.
- Андрей Еремин, г. Москва, № 7, 34 года, КМС, «Superbike», Yamaha R1, 6 место в «Superbike» в 2003 г.
- Михаил Кутузов, г. Москва, № 27, 29 лет, «600SS», Yamaha R6, 6 место в «600SS» в 2003 г.
- Николай Занчук, г. Москва, № 25, 30 лет, «600B», Ducati 748, 7 место в «600B» в 2003 г.

«VECTOR RACING TEAM», г. Москва (1-й год участия)









Руководитель – Александр Московка.

- Александр Московка, г. Москва, № 2, 52 года, мастер спорта международного класса, «Superbike», Yamaha R1.
- Константин Середа, г. Москва, № 20, 28 лет, «Superbike», Yamaha R1, 3 место в «1000B» в 2003 г., в 2003 г. победитель в номинации «За волю к победе».
- Владимир Иванов, г. Санкт-Петербург, № 1, 21 год, мастер спорта, Yamaha R6, чемпион России в «600SS» в 2003 г., победитель в номинации «Сильнейший гонщик чемпионата 2003 г.».
- Владимир Трущенков, г. Москва, № 21, 45 лет, Yamaha R6, дебютант чемпионата.

«RWT RACING TEAM», г. Москва (1-й год участия)





Руководитель – Сергей Крапухин.

- Сергей Крапухин, г. Москва, № 10, 29 лет, мастер спорта, «Superbike», Yamaha R1, 2 место в «Superbike» в 2003 г.
- Максим Аверкин, г. Москва, № 26, 24 года, КМС, «600SS», Ducati 748, победитель Кубка России в классе «600B» в 2003 г.

«РИФТ motosport», г. Санкт-Петербург, (1-й год участия)





Руководитель – Дмитрий Толасов.

- Дмитрий Толасов, г. Санкт-Петербург, № 45, 34 года, «600SS», Suzuki GSX-R600, 6 место в «600B» в 2003 г.
- Борис Зубко, г. Санкт-Петербург, № 44, 30 лет, «600SS», Yamaha R6, 5 место в «600SS» в 2003 г.

«HORLIE RACING TEAM», г. Санкт-Петербург





Руководитель – Алексей Калинин.

- Алексей Калинин, г. Санкт-Петербург, № 31, 37 лет, КМС, «600SS», Suzuki GSX-R600, 2 место в «600SS» в 2003 г.
- Игорь Киселев, г. Кингисепп, № 33, 33 года, «600SS», Yamaha R6, 3 место в «600B» в 2003 г.

Иванов из Санкт-Петербурга, опытный Константин Середа и дебютант в классе «600В» Владимир Трущенков.

Два сильнейших пилота – Сергей Крапухин из Москвы и его земляк Максим Аверкин (ставшие в прошлом году вице-чемпионом и чемпионом России в классах «Superbike» и «600В», соответственно) организовали собственную «конюшню» – «RWT Racing Team». И у них немалые шансы на победу. Противостоять им будут еще три команды – «Рифт motosport» и «Horlie Racing Team» из Санкт-Петербурга, а также известная по чемпионатам прошлых лет «No Name Racing» из Москвы. «Безымянным» не занимать боевого опыта, так что если удача от них не отвернется, пилоты обязательно отведают вкус призового шампанского. От Дмитрия Толасова и Бориса Зубко («Рифт motosport») вполне можно ожидать прогресса результатов.

В личном зачете борьба также обострится. «Веселая компания» подобралась в классе «Superbike» – выступать в ней будут восемь пилотов, среди которых и чемпионы прошлых лет – Олег Серебряков, Владимир Пауков, Агрис Нейя из Латвии и другие. В «600SS» пока значатся всего пять спортсменов, но и здесь будет что посмотреть. Возвращение на трек Виталия Карпова, чемпиона России 2002 г. в «600SS», создаст интригу: сможет ли он после годового перерыва вновь доминировать в своем классе и завоевать золото чемпионата?

В классах «1000В» и «600В» выступят 15 спортсменов (семь и восемь пилотов, соответственно), дебютируют четверо. Но следует ожидать, это не окончательный состав, ведь сезон только начинается, и многие еще не определились принимать или не принимать участие в чемпионате. В любом случае 42 бойца уже подготовили свои болиды и готовы сразиться в гонках первого этапа в Санкт-Петербурге.

Трасса «Невское кольцо», г. Санкт-Петербург (ближайшая гостиница – Ленинградский Дворец молодежи). ■ **Характеристика трассы:** длина – 2670 метров, максимальная ширина – 15 метров, минимальная ширина – 11 метров, правых поворотов – 5, левых поворотов – 8, участников на старте – до 30, покрытие – асфальт; последняя замена покрытия производилась в 1997 году; вместимость зрителей – до 25 000 человек. ■ **Уровень сложности трассы** – 5 баллов. ■ **Нагрузки на мотор** – 3, на шины – 3; на тормоза – 3; физические нагрузки на пилота – 5. ■ **Рекорды круга в 2003 году:** класс «125» – 1,25, 738 сек. (Аско Лаатс); класс «250» – 1,25,808 сек. (Аймо Хейнонен); класс «600В» – 1,18, 820 сек. (Максим Аверкин); класс «1000В» – 1,21, 670 сек. (Сергей Иванютин, «Юкос Моторспорт); класс «600SS» – 1,16, 078 сек. (Максим Аверкин); класс «Superbike» – 1,16, 266 сек. (Владимир Иванов, «Юкос Моторспорт»). ■ **Трасса «Невское кольцо»** обладает самым ровным и качественным асфальтовым покрытием в стране, практически идеально приспособлена к гонкам на современных «кольцевых» мотоциклах. ■ **Как добраться:** метро Санкт-Петербурга до станции «Петроградская», поднимитесь на поверхность – через 15 мин. пешком вы на месте.

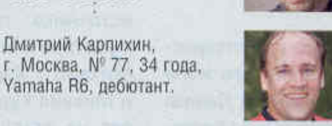
В материале «Чемпионат становится богаче» («Мото», № 4-2004) сообщалось: «На бывшей технической базе команды «Юкос Моторспорт» создана первая коммерческая команда, предлагающая всем желающим полное гоночное сопровождение». Руководитель команды А. Нифонтов поправил: на технической базе «Юкос Моторспорт» не будет создана такая коммерческая команда. В сезоне 2004 года «Юкос Моторспорт» будет работать по двум направлениям – шоссейно-кольцевые гонки и мотокросс.

ЛИЧНЫЙ ЗАЧЕТ

КЛАСС «600В»


27 Дмитрий Хоружик, г. Москва, № 27, 36 лет, Yamaha R6, 9 место в «600В» в 2003 г.

29 Андрей Хромов, г. Москва, № 29, 34 года, Yamaha R6, 10 место в «600В» в 2003 г.


77 Дмитрий Карпихин, г. Москва, № 77, 34 года, Yamaha R6, дебютант.

26 Марк Анри, Франция, № 26, 43 года, Honda CBR600, 11 место в «600В» в 2003 г.


35 Владимир Михайлов, г. Москва, № 35, Yamaha R6.


23 Олег Орловский, г. Москва, № 23, 32 года, Yamaha R6, 15 место в «1000В» в 2003 г.

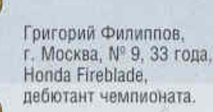

31 Григорий Рудько, г. Москва, № 31, 30 лет, Yamaha R6, дебютант.

40 Алексей Чугунов, г. Кингисепп, № 40, 33 года, Yamaha R6.

КЛАСС «1000 В»


4 Александр Буторофф, Франция, № 4, 48 лет, КМС, Yamaha R1, 4 место в «1000В» в 2003 г.


17 Дмитрий Егоров, г. Калининград, № 17, 30 лет, Yamaha R1, 6 место в «1000В» в 2003 г.


9 Григорий Филиппов, г. Москва, № 9, 33 года, Honda Fireblade, дебютант чемпионата.


7 Александр Поляков, г. Санкт-Петербург, № 7, 30 лет, Suzuki GSX-R1000, дебютант чемпионата.


11 Владимир Любич, г. Санкт-Петербург, № 11, 33 года, Honda Fireblade, 10 место в «1000В» в 2003 г.


12 Илья Забавников, г. Москва, № 12, 34 года, Honda VTR SP-1, 8 место в «1000В» в 2003 г.


5 Александр Тихомиров, г. Москва, № 5, 37 лет, Kawasaki ZX-9R, 12 место в «1000В» в 2003 г.

КЛАСС «600SS»


24 Владимир Бурцев, г. Москва, № 24, 35 лет, КСМ, Yamaha R6, 5 место в «600SS» в 2003 г.


4 Виталий Карпов, г. Москва, № 4, 34 года, мастер спорта, Suzuki GSX-R600, чемпион России в «600SS» в 2002 г.


23 Михаил Михалев, г. Москва, № 23, 42 года, КСМ, Honda CBR600RR, 3 место в «600SS» в 2003 г.

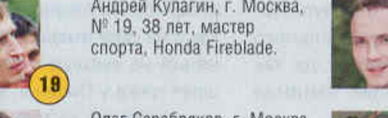

25 Михаил Тихомиров, г. Москва, № 25, 51 год, Yamaha R6, 2 место в «600В» в 2003 г., победитель в номинации «Самый возрастной участник чемпионата России 2003 г.»


69 Алексей Виноградов, г. Москва, № 69, 18 лет, КСМ, Yamaha R6, 4 место в «600SS» в 2003 г.

КЛАСС «Superbike»


Агрис Нейя, Латвия, 30 лет, мотоцикл Suzuki GSX-R1000, чемпион Латвии, чемпион Балтии в «600SS» в 2003 г.

16 Дмитрий Брыксин, г. Москва, № 16, 33 года, КМС, Yamaha R1.



19 Андрей Кулагин, г. Москва, № 19, 38 лет, мастер спорта, Honda Fireblade.



5 Владимир Пауков, г. Москва, № 5, 30 лет, Honda Fireblade, обладатель Кубка России в «1000В» в 2003 г.


11 Олег Серебряков, г. Москва, № 11, 32 года, мастер спорта, Suzuki GSX-R1000, 5 место в «Superbike» в 2003 г.


3 Расул Шемиунов, г. Санкт-Петербург, № 3, 23 года, КМС, Ducati 998, 3 место в «Superbike» в 2003 г.



15 Александр Телегин, г. Москва, № 15, 27 лет, Yamaha R1, 9 место в «600SS» в 2003 г.


14 Анатолий Жуков, г. Москва, № 14, 30 лет, Yamaha R1, 2 место в «1000В» в 2003 г.

КРОСС

ЭКИПАЖ ПРОГРЕССИРУЕТ

С курьеза начался чемпионат мира по мотокроссу «в колясках». В первом заезде первого этапа действующий чемпион мира голландец Даниэл Виллемсен в паре со своим колясочником Каспером Штупелисом не доехали до финиша. И это сразу «испортило жизнь» экипажу: по сумме двух заездов они на 20 очков отстали от лидеров – латышского экипажа Кристерса Сергиса и занимают пока скромное для себя седьмое место. Россияне Евгений Щербинин и Сергей Сосновских на шестом. Напомним, их лучший результат в чемпионате мира – девятое место в 2002 году.

Рост очевидный и не случайный. В нынешнем сезоне наши колясочники получили финансовую поддержку государства. Благодаря ей Щербинин и партнер смогли съездить в Испанию на предсезонные сборы. Из того же источника профинансирована подготовка к участию в чемпионате мира еще двух дуэтов: Михаил Харламенков–Евгений Завьялов и Михаил Курсов–Роман Обросов. Они выступят на этапах, которые пройдут в странах Балтии и на российском этапе (15 августа).



Чемпионат мира по мотокроссу в классе мотоциклов с колясками (1 этап, Испания, Талавера):
1. К. Сергис–С. Вербрюгге (Латвия) – 45 очков;
2. А. Каурит–Ю. Яакк (Эстония) – 44;
3. Б. Бамо–Г. Ван де Виль (Франция) – 38...
6. Е. Щербинин–С. Сосновских (РФ) – 26.

РАССЛАБУХА НЕ ПРОХОДИТ БЕЗ ПОСЛЕДСТВИЙ

Бельгия, трасса в Зольдере, первый этап чемпионата мира. Все внимание в заезде класса MX1 (бывший «250») привлечено к поединку бельгийцев Сметса и Эвертса. Сметс на новом мотоцикле. (Осенью прошлого года он расстался с КТМ и перешел в Suzuki на место француза Мишеля Пишона, которого вывели из состава команды за провал на прошлом чемпионате.)

Вполне логично предположить: Сметс попытается сразу же рвануть, чтобы оправдать доверие новых боссов. Не рванул, его выступление откровенно разочаровало: в первом заезде пришел на финиш 13-м, во втором – 7-м, общее – 9-е место. Слабовато для действующего чемпиона.

Чем ответил Эвертс? Тоже не блеснул. Наверное, расслабился после оглушительного успеха на финише прошлого сезона, да так и не собрался: в обоих заездах занимал 5-е место, общее – 4-е.

Может, Пишон расстарался? Сейчас он топ-пилот в команде Honda. Нет, и у француза не вышло потрясти публику – занял общее пятое место. Гораздо успешнее был Стив Рамон (Бельгия), это его дебютное выступление в класса MX1. По сумме результатов двух заездов занял общее второе место. Самым же удачливым в этот день оказался еще один молодой бельгиец, тоже новичок в MX1 Седрик Мелотт. Он – лидер.


Стефан ЭВЕРТС

На втором этапе, проведенном на испанской трассе, из компании чемпионов себя реабилитировал только Эвертс – выиграл оба заезда. Сметс так и не смог вмешаться в борьбу за право подняться на высшую ступень пьедестала. «Не пошла» гонка у Пишона: в первом заезде француз умудрился так застрять в разбитой колее (накануне прошел ливень), что прекратил гонку.

Чемпионат мира (после двух этапов из 16), класс MX1: С. Эвертс (Бельгия, 82 очка);
2. Ж. Коппинс (Новая Зеландия, 78);
3. С. Мелотт (Бельгия, 69);
4. С. Рамон (Бельгия, 69); 5. К. Гундерсен (Норвегия, 61); 6. Ж. Сметс (Бельгия)...

НОВОСТИ

ПОД ПАТРОНАТОМ ГЕНЕРАЛ-ГУБЕРНАТОРА

Из достоверных источников нам стало известно, что губернатор Московской области Борис Громов подписал документ, предусматривающий финансирование сборной России по мотокроссу в 2004 году из бюджета правительства Московской области». Команда будет базироваться на территории подмосковного спорткомплекса «Парк Экстрим».

НАБИРАЙ ОЧКИ – ЗАГРАНИЦА НЕ ПОМОЖЕТ

Новый сезон в отечественном спидвее несет новые веяния. Трековой комиссией МФР предложено всем командам, участвующим в чемпионате России, отказаться от услуг иностранных легионеров. Еще одно нововведение: не будет стыковых встреч за призовые места. Команда-победитель определится по сумме набранных очков.

КАК ТАМ НАШИ «НА ЕВРОПЕ»

На первом этапе чемпионата Европы по мотокроссу в классе «250», который прошел на трассе в Мериде (Испания), россиянин Андрей Сафронов (Honda) занял 7-е место, Павел Михеев на 17-м. Лидер – швед Иоахим Эльяссон.

ДЕРБИ НА СНЕГОХОДАХ

На Ижевском ипподроме прошел первый чемпионат России по трековым снегоходным гонкам в классах 500 см³ и 1000 см³. На прямых скорости достигали 180 км/час. В историю отечественного снегоходного спорта вписаны имена первых чемпионов России. Ими стали Владимир Чухонин из Кирова и ижевчанин Игорь Аралов.

ФАНФАРЫ МОЛЧАЛИ



Адам РАГА

Состоялся Гран-при Испании по триалу в залах. Соревнования прошли спустя два дня после теракта в Мадриде, поэтому досрочную победу в чемпионате Адама Раги отмечали без помпы. Испанец стал уже двукратным чемпионом мира.

Внимание специалистов и поклонников триала переключилось на ожесточенную борьбу за «серебро» между японцем Такахиши Фуджинами и шотландцем Дугом Лампкиным. Перед заключительным 11-м этапом в Германии соперников разделяли всего два очка. Впервые в своей звездной карьере Дуг Лампкин оказался лишь на третьем месте.

Неделю спустя после личного чемпионата мира Лампкин выиграл открытый чемпионат Испании. Рага не попал даже в призеры – он четвертый.

Чемпионат мира по триалу в залах:
1. А. Рага (Испания); 2. Т. Фуджинами (Япония); 3. Д. Лампкин (Великобритания).

ШЕСТЬ РАЗ – НЕ СЛАБО

Выдающийся результат легендарного новозеландского гонщика Айвена Мейджера (шесть раз он завоевывал титул чемпиона мира, в том числе три подряд) не удалось повторить в прошлом сезоне пятикратному чемпиону мира шведу Тони Рикардсону. Помешал ему датчанин Никки Педерсен, выигравший чемпионат-2003. Обладатель пяти золотых медалей не устает повторять, что ему фатально не везло, но в этом году он обязательно станет шестикратным. И специалисты тоже считают, что сейчас Рикардсон главный претендент на мировое золото.

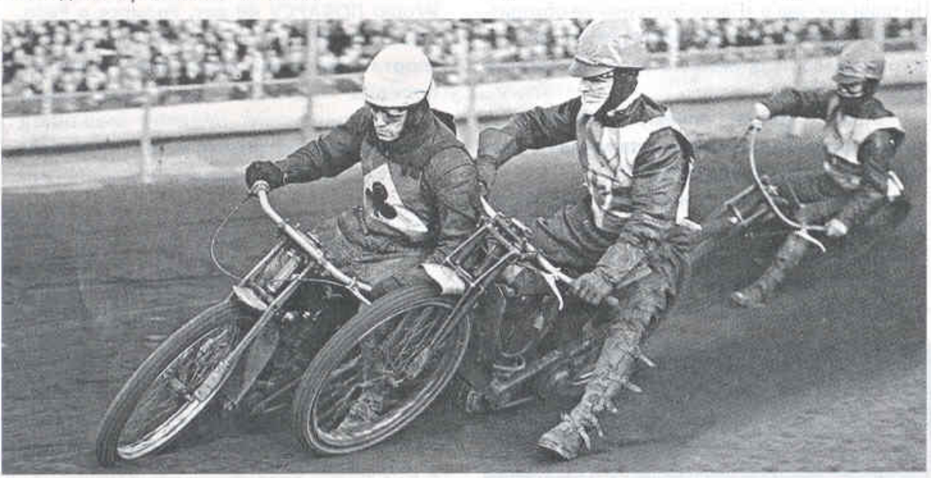


О готовности Рикардсона побеждать можно будет судить по результатам первого Гран-при, который пройдет в Стокгольме. В списке соперников «звездного шведа», кроме Ники Педерсена, австралийцы Риан Салливан, Джесон Крамп, Лей Адамс, поляк Томаш Голлоб и, возможно, американец Грэг Хэнкок. Всего же в нынешнем чемпионате примут участие 22 основных гонщика, два резервных – по назначению FIM и еще шесть «резервистов», отобранных по результатам отборочных этапов. В резервный состав впервые пробился россиянин – Роман Поважный.

СПИДВЕЙ

ЮБИЛЕЙ

В этом году сильнейший гонщик планеты определится в 60-й раз. А впервые официальный личный чемпионат мира в спидвее провели в 1936-м.



Спидвейную «болезнь» занесли в Европу из Австралии в 1928 году. «Бацилла» стремительно распространилась по Британским островам, и в 1929 году здесь насчитывалось более 60 треков, появилась клубная лига. Заразились спидвеем Испания, Чехия, Польша, Австрия, Германия. Английская газета «Star» сумела организовать первенство Британских островов – прообраз чемпионата мира. Правда, в первый год участников развели по зонам – английскую и «заморскую» – из-за того, что класс австралийцев был несоизмеримо выше, чем у англичан. В 1930 году в присутствии 30 тысяч зрителей прошел первый международный матч – между сборными Англии и Австралии. Хозяева на «Уимблдоне» были биты – 17:35.

Чемпионаты становились все интереснее, организаторы не боялись экспериментировать. В 33-м спортсмены впервые стартовали с места. Любопытно, что Франция в 1931–1934 годах без санкции FIKM (Международная федерация мотоциклетных клубов) «обзывала» турниры, проводимые в Париже на стадионе «Буффало», чемпионатами мира. Чтобы исключить анархию, будущая FIM решила проводить под своей юрисдикцией официальные личные чемпионаты мира. Самодеятельности пришел конец!

Первые чемпионаты были не без чудачеств. В дебютном 1936 году гонщикам начисляли дополнительные очки, добытые в отборочных раундах. На «Уэмбли» все пять заездов выигрывал австралиец Блю Уилкинсон, очко ему уступил соотечественник Лионел Ван Прааг. Но именно «отборочные очки», так уж сложилось, позволили отстававшему победить и навеки вписать свое имя в историю мирового спидвея в качестве первого чемпиона.

Нынче мировой спидвей переживает не лучшие времена. Несмотря на титанические усилия английского промоутера – BSU, увеличить количество этапов хотя бы до 11 никак не удается. Более того, два года подряд чемпионат мира состоит всего из 9 этапов. В этом году от проведения Гран-при отказалась Германия, BSU не удалось найти общий язык и с французской федерацией.

РЕЙТИНГ ЧЕМПИОНОВ МИРА

1. Айвен Мейджер (Новая Зеландия) – 10 медалей (6 золотых, 3 серебряных, 1 бронзовая);
2. Тони Рикардссон (Швеция) – 9 (5, 2, 2);
3. Ханс Нильсен (Дания) – 12 (4, 6, 2);
4. Ове Фундин (Швеция) – 10 (4, 3, 3);
5. Барри Бриггс (Новая Зеландия) – 10 (4, 3, 3);
6. Оле Олсен (Дания) – 6 (3, 1, 2);
7. Эрик Гундерсен (Дания) – 4 (3, 1, 0).

БАЗА ПРОГРЕССА

НА ФАБРИКЕ АДРЕНАЛИНА

В «Парке Экстрим», превратившемся за несколько последних лет в уникальный для России комплекс спортивных сооружений, почти каждый уик-энд проходят профессиональные и любительские гонки на кроссовых мотоциклах, снегоходах и ATV. Обычная картина: солидные мужи, забыв о возрасте и положении в обществе, скачут на внедорожниках. Каждый приезжает за своей «порцией» адреналина и получает ее в клубе «Off-Road». Президент – Игорь ПОВАРС. Мы встретились с ним в клубе на празднике открытия мотосезона-2004.

– Игорь, кто придумал «Парк Экстрим»? Как вообще удалось создать столь грандиозное сооружение?

– Мы с Анатолием, старшим братом, шли к этому проекту восемь лет, сейчас трудно припомнить, кому из нас первому пришла в голову идея. В кроссе мы с детства, поэтому сразу подумали о трассе для мотокросса. Очень хотели доказать, что в России можно проводить гонки самого высокого ранга. Когда в 2002 году взялись за проведение Гран-при, испытали на себе ревность, недоверие, попытки оставить один на один с кучей трудностей. Но этот барьер мы преодолели.

– Как идут дела в «Парке Экстрим» сегодня?

– Ситуация теперь совершенно иная – устраиваем более 20 гонок в год. 14–15 августа пройдет этап чемпионата мира по кроссу в классе мотоциклов с колясками. 12 июня впервые в России проведем открытый чемпионат Европы по мотокроссу в категории 250 см³. Помимо чистого спорта, в «Парке Экстрим» есть и коммерческая составляющая. Люди хотят активно, но и комфортно отдыхать, поэтому поставили уютные гостиничные домики, здесь работают рестораны, служба проката мотоциклов, снегоходов, ATV, велосипедов... И все это на природе, в красивейших местах – ведь в парке и лес, и поля, и горки... Может, и правы иностранцы, когда не понимают, почему у нас, в нефтяной стране, самые зрелищные виды спорта – моторные – не развиты. Мы хотим изменить представление о желаниях и потенциале россиян. Возможности для тех, кто жаждет экстрима, расширились. Последние несколько лет в «Парке» проходят кантри-кроссы, гонки эндуро, на снегоходах и ATV, в которых могут участвовать и профессионалы, и любители. Проводим и ночные гонки – на освещенных трассах. Ни один уик-энд в «Парке Экстрим» не обходится без какого-то клубного мероприятия, без живого общения и дружеского застолья. Сегодня в клубе три сотни членов.

– Если не секрет, почему отказались от проведения этапа чемпионата мира по мотокроссу в классах MX1 и MX2?

– Объяснить просто: эти классы курируют самые крупные западные промоутеры, которые не пускают других в прибыльный бизнес. Это еще как-то, но поймешь. Но совершенно ничем не объяснишь, почему они потребовали от России за проведение Гран-при оплату в два раза большую, чем взимают с любой другой европейской страны. Другое их странное, мягко говоря, предложение: вы, говорят нам, постройте все необходимое за свои деньги, а мы, дескать, сами проведем соревнования. При этом нам не обещали предоставить ни телевизионных прав, ни рекламных! Естественно, мы приостановили переговоры. Однако долго это продолжаться не будет: у стран-организаторов Гран-при по всем видам спорта существует определенная солидарность, рано или поздно всем придется соблюдать общие «правила игры». Монополисты будут вынуждены удовлетворить наши законные требования: отказать в проведении одного из этапов чемпионата мира они не имеют права, если на то нет веских причин. А их и нет. Раньше были: в «Парке» не существовало инфраструктуры, соответствующей требованиям для проведения мировых и европейских гонок. Сейчас же комплексу присудили три «звезды» – из максимально возможных четырех, так что число «звезд» достаточно для проведения самых престижных соревнований. Мы продолжим добиваться того, чтобы в России, кроме чемпионата мира в классе мотоциклов с колясками, проводились Гран-при в классах MX1 и MX2. Соревнования такого ранга просто необходимы, чтобы поднять и спортивный престиж страны и уровень отечественного мотокросса. Ведь у нас очень перспективная молодежь, и Гран-при России даст возможность хотя бы в квалификационных заездах пробовать свои силы.



Игорю ПОВАРСУ 40 лет. Родился в Риге, чемпион Латвии по мотокроссу, мастер спорта международного класса. Член исполкома Мотоциклетной федерации России, президент недавно созданной комиссии по супермото и ATV. Кандидат наук в области промышленной экологии.



Территория «Парка Экстрим» более 100 гектаров. Комплекс оборудован трассами для классического кросса, суперкросса, гонок на квадрациклах и снегоходах. Трасса мотокросса признана одной из лучших в мире. Места для 30 тысяч болельщиков расположены ярусами. Инфраструктура комплекса отвечает международным требованиям.

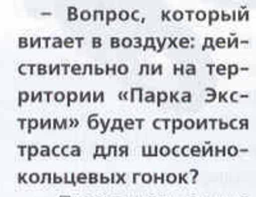
– Разве не международная мотофедерация решает, какой стране проводить тот или иной этап чемпионата мира?

– FIM – административный орган, не имеющий финансовой базы. Она вынуждена делегировать промоутерам исключительные права на многие организационные решения, в том числе право назначать, где проводить чемпионаты. Международная федерация лишь отчасти «регулирует» организационные процессы Гран-при, но уже не «заказывает музыку». Генеральный секретарь МФР Станислав Баландов проявляет незаурядные дипломатические способности, чтобы «разруливать» возникающие противоречия.

– Нам стало известно, что МФР «бросила» вас на развитие нового для России вида – «супермото». Приживется ли он в стране?

– Это необычайно азартные гонки: на трассе перемежаются грунт, трава, асфальт. Дистанция сравнительно короткая – 500–1000 метров, 70% – асфальт, 30% – грунт, отсюда сочетание кросса и кольцевых гонок. Мотоцикл для «супермото» – производное от эндуро или кроссовой машины с колесами на шоссейной резине – это некий гибрид внедорожника и спортбайка. Техника и стиль езды в «супермото» необычны: прохождение поворотов на асфальте с управляемым заносом и креном на грани фола не сравнимы с траекториями шоссейных или кроссовых гонок. Стиль «супермото» с его универсальной посадкой оптимален для передвижения в городских пробках. На таком мотоцикле ездить гораздо комфортнее, чем на спортбайке или чоппере. Лестница, бордюр, битый асфальт, песок на дороге – для супермотарда ничто не проблема... Уверен, что это – самая перспективная дисциплина для России. В том числе и по стоимости техники: по сравнению со спортбайками она не только дешевле, но дешевле и затраты на подготовку трасс. Вот почему мы ожидаем всплеск популярности «супермото» в стране. Мало того, что (не я один это утверждаю) в России кадры куются куда быстрее, чем на Западе, так еще и появилась отличная база для тренировок – «Парк Экстрим». Лучшее место придумать сложно. Я говорю не только о трассе, но и о том, что здесь есть где и с кем готовить технику, проводить тюнинг... В ближайшее время проведем ряд соревнований. Но пока речь может идти о показательных гонках. Волевыми усилиями не будем форсировать события – ситуация сама нас подтолкнет поторопиться.





– Вопрос, который витает в воздухе: действительно ли на территории «Парка Экстрим» будет строиться трасса для шоссейно-кольцевых гонок?

– Проект «кольца» уже есть. Наше «кольцо» будет отличаться от существующих в мире трасс Гран-при: трек с перепадами высот. Естественно, не такими, как в кроссе. По нашим расчетам, на скорости 300 км/ч не должно быть отрыва машины от полотна. На всех мировых трассах гонщик заранее рассчитывает режим прохождения каждого участка, поворота. На нашей трассе это практически трудноосуществимо: тем она и интересна. Начало строительства – конец весны этого года.

СЕРВИС-БЮРО

Х-СТИЛЬ

С терминами «супермотокросс» (другое название – суперкросс), «кантри-кросс» и «супермото» многие уже сталкивались. Однако, как свидетельствует почта редакции, многие не совсем четко различают особенности каждого из видов этих соревнований. Наша консультация, будем надеяться, заполнит этот пробел в знаниях.

СУПЕРМОТОКРОСС – один из самых экстремальных и наиболее опасных видов мотоспорта. На трассе нет прямых для разгона мотоциклов – здесь только рельефные трамплины для прыжков (высотой до 5 метров и длиной от 10 до 25 метров) и препятствия. Трасса представляет собою замкнутый круг. Соревнования проводятся на стадионе, трасса строится с использованием только естественных материалов (песок, земля и т. д.).

Супермотокросс как вид возник в конце 70-х в США, поэтому одно из его названий – «американский» и еще «стадионный». Заезды проходят стремительно, энергично. Поскольку гонки идут на компактной площадке и каждый участок просматривается «от и до», соревнования очень зрелищны, а потому везде в мире пользуются гораздо большей популярностью, нежели классический кросс.

Сложилась традиция проводить заезды вечером, при ярком освещении, с элементами шоу-программы.

В Москве первая гонка прошла в 1988 году, проводились чемпионаты стран Содружества, соревнования на призы Исполкома Моссовета, разыгрывался Кубок между командами России и Канады, соревнования за приз правительства Москвы, Кубки Lucky Strike, Camel International, Gosser, а также за Кубок «ЮКОСа». В нынешнем году суперкросс организуют Мотоциклетная федерация России, спортивный клуб «Альпин», мотоциклетная команда «ЮКОС Моторспорт». Подавляющее большинство соревнований проводят на трассе в Крылатском в Москве.

СУПЕРМОТО – разновидность мотогонок, которые проводят на трассах со смешанным рельефом и покрытием: 70% – асфальтовое, 30% – грунтовая дорога с препятствиями.

Трасса для супермото – любая большая асфальтовая площадка или картодром. Длина дистанции – от 500 до 1000 м. Главное, чтобы все события были видны как на ладони. Мотоциклы для супермото – «асфальтовые» производные эндуро или кроссовых: на внедорожники устанавливают шоссейную резину. Существенные особенности соревнований – зрелищность, демократичность, компактность. Продолжительность заездов – от 8 до 10 минут.

Техника и стиль езды здесь ярче, чем в других видах мотогонок: прохождения поворотов с заносом и креном на грани фола не сравнить с более «мягкими» траекториями в шоссейных или кроссовых соревнованиях. Система проведения – четвертьфиналы, полуфиналы, финалы.

Родина супермото – Германия и Франция. Изначально это был чисто любительский вид. За десять лет с небольшим ряды любителей дисциплины достигли сотен участников почти во всех европейских странах. После чего в это движение влились и профессиональные мотогонщики. В 2002 году впервые состоялся чемпионат мира по супермото, в том же году и первые официальные российские соревнования в этой дисциплине.

КАНТРИ-КРОСС – необычайно захватывающая внедорожная гонка. Место рождения – США, «родители» – эндуро и мотокросс. Нынче в кантри-кроссе принимают участие профессиональные гонщики и любители – для них учрежден специальный класс.

Все возрастающая в России популярность этого вида гонок среди продвинутых молодых людей с высоким достатком, увлеченных здоровым образом жизни связана с тем, что кантри-кросс удачно сочетает самые востребованные сегодня качества современной жизни – эмоциональность, технический прогресс, скорость, неординарность. Среди участников – бизнесмены, политики, представители шоу-бизнеса, профессиональные спортсмены. Кантри-кросс – весьма перспективные соревнования, если иметь в виду их растущую массовость, а также развивающуюся консолидацию сил в мотоциклетном движении. Гонки могут собирать сотни участников и тысячи зрителей.

По сравнению с эндуро, в кантри-кроссе более упрощенные правила и система подсчета очков. Этот вид нельзя назвать «чисто» спортом, скорее экстремальной гонкой. Проводится на замкнутой дистанции длиной от 3 до 15 км с использованием только естественных препятствий – бродов, лесных завалов, подъемов и спусков... Усложняют ее специально подготовленные участки из камней и бревен. Гонка длится от часа до двух. Такие временные рамки приняты во всем мире.

Характеристика трассы в Крылатском:
длина – 900 м; покрытие – песок; количество препятствий – 13 (7 трамплинов, 4 виражных стены, 2 «волны»). ■ Стартовый трамплин: высота – 2 м, длина полета – 16 м, высота прыжка – до 5 м. ■ Финишный трамплин: высота – 3,5 м, длина – 23 м, высота прыжка – до 7 м. ■ Другие трамплины: высота – 2 м, длина – 10 м, высота прыжка – до 3 м. ■ «Волны»: высота – 0,7 м, общая длина – 30 м, расстояние между гребнями – от 1,2 до 1,5 м. ■ Время прохождения трассы – от 40 секунд до одной минуты (для сравнения: время прохождения классической трассы для мотокросса – 2 минуты). ■ Регламент прохождения дистанции: 15 минут + 1 круг. ■ Медобследования показали, что за время участия в гонке спортсмен сбрасывает до 1,5 кг веса.

КАЛЕНДАРЬ СОРЕВНОВАНИЙ

СОВМЕСТНАЯ ПРОГРАММА МФР И СПОРТИВНОГО КЛУБА «АЛЬПИН», МОСКВА

8–9.05	Чемпионат России по супермотокроссу, I этап, Москва, стадион «Крылатское»
15.05	Чемпионат России по кантри-кроссу, I этап, Московская обл., трасса «Пирамида»
29.05	Чемпионат России по супермото, I этап, Москва, стадион «Крылатское»
5.06	Чемпионат России по кантри-кроссу, II этап, Московская обл., трасса «Пирамида»
9.06	Чемпионат России по супермотокроссу, II этап, Москва, стадион «Крылатское»
19.06	Чемпионат России по кантри-кроссу, III этап, Московская обл., трасса «Пирамида»
3.07	Чемпионат России по кантри-кроссу, IV этап, Московская обл., г. Подольск
10.07	Чемпионат России по супермото, II этап Москва, стадион «Крылатское»
17.07	Чемпионат России по супермотокроссу, III этап, Москва, стадион «Крылатское»
24.07	Чемпионат России по кантри-кроссу, V этап, Московская обл., трасса «Пирамида»
31.07	Чемпионат России по супермото, III этап, Москва, стадион «Крылатское»
7.08	Чемпионат России по кантри-кроссу, VI этап, Московская обл., трасса «Пирамида»
18.09	Чемпионат России по кантри-кроссу, VII этап, Московская обл., г. Дмитров
31.10	Чемпионат России по кантри-кроссу, VIII этап, Московская обл., Подольск

Материалы рубрики «Спорт» подготовили: Вадим АЛЕМБИКОВ, Анатолий ЛЕЛЬЕВР, Евгений ГУСТОВ, Владимир КАРНЕЕВ, Алексей ПОЛЯНЦЕВ, Андрей ПЛАКСИН, Андрей ЗАГОРСКИЙ.
Ведущий рубрики – Николай САМАРИН.


МотоМир
Ремонт любой сложности, техническое обслуживание мотоциклов и ATV - выезд к клиенту. Прием на комиссию и комиссионное оформление любой техники.
Новые и подержанные мотоциклы, ATV, скутеры. Одежда и аксессуары. Заказ запчастей, мотошиномонтаж.
МОТОЦИКЛЫ
(095) 503-5294, 950-8374
www.motomir.ru


www.techexport.de
МИНИ-МОТОЦИКЛЫ
Новинка USA 2004
"Спорт-байк" "Харлей" "Импалла" "Классик"
Вес 35-40 кг. Бензин 2л/100 км. Великолепный тюнинг.
Приглашаем оптовиков
Тел./факс (095) 291-97-76, 518-79-88


ПРОКАТ
ATV и МОТОЦИКЛОВ
СКОРОСТЬ ВО ВРЕМЕНИ
ЭКСТРИМ ПАРК
www.x-park.ru
Профессиональные и учебные трассы для мотокросса и эндуро. Мотошкола;
Проведение корпоративных мероприятий;
Продажа мототехники и аксессуаров;
Мойки, душевые, ремонт и обслуживание;
Кафе и мини-гостиница.
(095) 239-1009
239-1087
www.motogp.ru


в наличии и на заказ
☆ Мотоциклы, скутера
☆ мотоаксессуары и одежда - пошив
☆ запчасти и расходники для импортных и отечественных:
√ мотоциклов
√ скутеров
√ снегоходов
☆ ремонт техники
Тел./факс: (095) 775-1408, 268-9908 Заказ запчастей:268-9595
www.motokvartal.ru, E-mail:motokvartal@mtu-net.ru
г.Москва, Сокольническая пл., 4, Галерея Спорта, Павильоны: 01, 7, 11«А», 41


Мото Рэст www.motorest.ru
МОТОЦИКЛЫ И СКУТЕРА
•Honda•Yamaha•Jawa•Peugeot
ATV
•Honda•Yamaha
•Bombardier•Dinli
•Polaris
СНЕГОХОДЫ
•Yamaha•Polaris•Bombardier
•Arctic Cat•Тайга•Буран•Рысь
ГИДРОЦИКЛЫ
•Yamaha•Polaris•Bombardier
Щелковское ш., 5 (ф-ка "Сокол")
(095) 967-1636, 163-4487


МОТОМАГАЗИН ФОКС г.ВЛАДИВОСТОК ул.МОРДОВЦЕВА 8/4
СКЛАД тел/факс (4232) 405-615 (розничная продажа)
ОФИС тел/факс (4232) 222-356 (оптовая продажа)
ФОКС
WWW.MOTOFOKS.VTC.RU
E-MAIL : MOTOFOKS@MAIL.RU


мотосалон
X-FACTOR
Hyosung
Zongshen
Москва, Зеленый пр-т, дом 3а/11
(095) 368-5092
www.x-factor.ru
info@x-factor.ru
· Продажа и ремонт мототехники и скутеров
· Расходники: фильтры, сальники, свечи Denso, колодки, масла
· Запчасти для мотоциклов и скутеров
· Велосипеды
· Мотоэкипировка
· Шиномонтаж и балансировка
· Изготовление армированных тормозных шлангов
· Переоформление · Эвакуация


SUZUKI
TOHATSU
YAMAHA
EVINRUDE Johnson
VOLVO PENTA
MERCURY Propellers
Запчасти, тюнинг, аксессуары
для мотоциклов
снегоходов, лодочных моторов
гидроциклов и ATV
Ул. Нижняя Масловка д.3, офис 10
тел.: (095) 945-4415, 945-3528
E-mail: statusauto@mtu-net.ru
HONDA
Kawasaki
POLARIS
BOMBARDIER
ARCTIC CAT


МИРНЫЙ АТОМ
ВСЕ ДЛЯ МОТОСПОРТА
ОДЕЖДА, ШЛЕМЫ, ЗАПЧАСТИ, РЕЗИНА, МАСЛА, ОДЕЖДА ДЛЯ МОТОКРОССА
ACERBIS
ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ, СУППОРТЫ, ДИСКИ-
NISSIN
МОСКВА м. АВТОЗАВОДСКАЯ
778 51 85
275 43 37 (доб 26)
ATOM.BIKER.RU


РЕМОНТ
МОТОЦИКЛОВ, СКУТЕРОВ, ГИДРОЦИКЛОВ, ЭВАКУАЦИЯ, ПОКРАСКА, РОСПИСЬ, ЗАПЧАСТИ, АКСЕССУАРЫ, ОДЕЖДА...
8 926 520 2114
ВАРШАВСКОЕ ШОССЕ 26 Б
WWW.ALLROADS.RU


Мотоштаны от 85$
Джерси от 35$
Перчатки от 20$
Защита от 20$
Мотомаски от 30$
Мотоботы от 130$
Мотошлемы от 180$
Полный ассортимент от
коллекции 2003
официальный представитель
Люсиновская, 53/12. Тел.: 236-8940
веломир
предъявителю данной рекламы скидка 5%


ОПТОВЫЙ
СКЛАД ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ ДЛЯ
МОТОЦИКЛОВ
ИЖ, Урал, Днепр, Восход, Минск, Ява
МОТОРОЛЛЕРОВ
МОПЕДОВ
БЕНЗОПИЛ
ВЕЛОСИПЕДОВ
отечественного производства
(095) 506-77-33, 740-55-99
www.mazepper.ru
e-mail: info@mazepper.ru


АРТМОТО
WWW.ARTMOTO.RU
1-я Дубровская, 14, к.1
тел (095) 107 7016
тел (095) 277 1943
с 11.00 до 23.00
РЕМОНТ
мотоциклов, гидроциклов, снегоходов.
Заказ запчастей из Японии,
художественная роспись,
восстановление пластика,
эвакуация


(4232) 553-514 (4232) 555-330
МОТОПРИМ
www.motoprim.ru
мотоциклы · гидроциклы
снегоходы · мопеды из Японии
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЕ ПОСТАВКИ · БОЛЬШОЙ ВЫБОР
ОТПРАВКА ВО ВСЕ РЕГИОНЫ

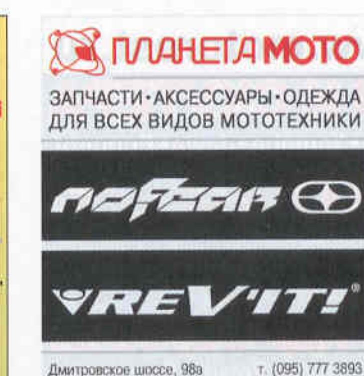

ВЛАД ПЛАСТИК
КАТАЙТЕСЬ НА ЗДОРОВЬЕ!
МЫ ПОТОМ ОТРЕМОНТИРУЕМ!
• Ремонт корпусов: гидроциклов, катеров, яхт.
• Обтекатели для мотоциклов - изготовление (стеклопластик, карбон)
• Универсальные прицепы с подъемной стеклопластиковой крышей для перевозки гидроциклов, мотоциклов, вездеходов, снегоходов
(095) 749-7779


www.route66.ru
e-mail: moscow@route66.ru
771-5232
Москва, ВВЦ, Главная аллея, правая сторона, ТК регион пав. 66А
ROUTE 66
С.-Петербург, ТЦ "Буркнуа" (за гостиницей Россия), пав. 210
(812) 140-3810
ПРИГЛАШАЕМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ


www.streetservice.ru
Ремонт
Street сервис
мотоциклов
гидроциклов
снегоходов
скутеров
эвакуация
запчасти
выезд
сезонное хранение
покупка аварийной техники
восстановление после аварий
аргон, стапель, покраска
995-86-05
круглосуточно
Москва, ул. Перерва, 19


мотоцентр
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
SUZUKI
Kawasaki
HARLEY-DAVIDSON
BOMBARDIER
HONDA
YAMAHA
POLARIS

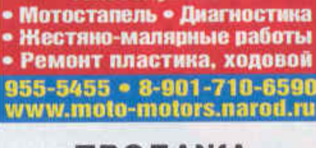

Продажа • Обмен • Ремонт
Одежда • Запчасти
ул. Вербная, 2
м. «Пионерская», м. «Удельная»
т./ф.: (812) 304-4703, 304-7104.
www.peter-bike.com


ПЛАНЕТА МОТО
ЗАПЧАСТИ · АКСЕССУАРЫ · ОДЕЖДА
ДЛЯ ВСЕХ ВИДОВ МОТОТЕХНИКИ
nofear
REV'IT!
Дмитровское шоссе, 98а т. (095) 777 3893
Мытищинский авторынок, 91 км МКАД, т. (095) 995 8635
www.motoplanet.ru motoplanet@mtu-net.ru


ВСЕ ВИДЫ
АЭРОГРАФИИ
АНГАР-17
108-1011
462-0429


стандарт моторс
Ремонт и ТО
мотоциклы, снегоходы, ATV
большой ассортимент расходников
запчасти на заказ, ориг. и неориг.
ксенон, одежда, аксессуары
покраска, художественная роспись
восстановление после аварий
ЭВАКУАТОР
м.АЛЕКСЕЕВСКАЯ, Кулаков пер., 6
тел. 518 44 64; 737 74 47
требуются механики


По каталогу
All Right
Снаряжение и одежда, сумки, шлемы, кофры, принадлежности, аксессуары, запасные части, выхлопные системы и детали тюнинга.
А также другие бренды!
ALFA-LKG
www.avtolakopt.ru
Москва, Головинское ш., д.8, к. 2А
(095) 452-2205, 783-6517, 776-6273
HONDA YAMAHA KAWASAKI KTM
Ремонт и ТО мототехники.
"УРАЛ"-СЕРВИС.
Требуется механик
тел. (095) 106-73-19
м. "Красногвардейская"
Ореховый б-р, вл.28
Автостоянка "ЛАДА"
HARLEY - DAVIDSON
SUZUKI
APRILIA
BMW DUCATI TRIUMPH HUSQVARNA


MOTO-MOTORS
• РЕМОНТ МОТОТЕХНИКИ
• Техобслуживание
• Мотостапель • Диагностика
• Жестяно-малярные работы
• Ремонт пластика, ходовой
955-5455 • 8-901-710-6590
www.moto-motors.narod.ru

SELENIA MOTO RIDER ISO/TS 16949
SELENIA FLUIDS & LUBRICANTS
GILERA PIAGGIO MALOSSI Kawasaki

90 лет опыта

Selenia Moto Rider высококачественные масла для мотоциклов и скутеров. Рекомендованы Piaggio, Gilera, Malossi, Kawasaki.



Москва: м-н "Зенит" 268-6065, "Вояж Авто" 278-5423,"Байкленд" 596-8100, С.-Петербург (812) 317-8268, 108-6613, Краснодар (8612) 53-25-96, Казань (8432) 72-63-28, Челябинск (3512) 71-89-30, Пенза (8412) 63-23-65.

Приглашаем регионы к сотрудничеству (095) 755-8511



ОПТОВЫЕ ПОСТАВКИ ЭКИПИРОВКИ, ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ И АКСЕССУАРОВ ДЛЯ МОТОТЕХНИКИ

ROOF, BMC, HIFLO, HJC, JT, YUASA, D.I.D., IRIS, HELD, LASER, WISECO, FERODO, SHOE, FACTORY, DENSO, SMITH, MP-ASU, KAPPA, ALPINESTARS, AKRAPOVIC

ПРИГЛАШАЕМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ

ШЕДЕВРЫ от LIQUI MOLY
LIQUI MOLY
MOTO МАСЛА ХИМИЯ



Подробная информация на сайте www. LiquiMoly.ru
или по телефону (095) 728-3857



Москва, м. "Шоссе Энтузиастов", ш. Энтузиастов д. 56, территория з-да "Прожектор"
2-я остановка от метро на любом троллейбусе в сторону области, ост. «Главная аллея».
http://kamikaze.biker.ru









ЦЕНЫ НА МОТОТЕХНИКУ

Модель	Класс/ назначение	Двигатель (тактность, цилиндры, объем,см³)	Мощность, л.с.	Год выпуска	Цена	Салон, телефон
Мотоциклы						
Honda GL1800A4 Gold Wing	туризм	4-6-1832	118	2004	26990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda ST1300A4 Pan European	туризм	4-4-1261	126.5	2004	26490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VT750 C4 NEW Shadow	кастом	4-2-745	46	2004	11490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda VTX1800C4	кастом	4-2-1795	103	2004	15990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VTX1300C4	кастом	4-2-1312	75	2004	13990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda VFR800A4 ABS	спорт-туринг	4-V4-782	109	2004	17490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VTR1000S4	суперспорт	4-V4-999	136	2004	19490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CBR600RR4	суперспорт	4-4-599	123	2004	13990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBR1000RR4 NEW Fireblade	суперспорт	4-4-998	172	2004	17990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CBR600F4	спорт	4-4-599	110	2004	12490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CB900F4 Hornet	неоклассик	4-4-919	109	2004	13490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBF600S4 NEW	неоклассик	4-4-600	78	2004	11790 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBF600S4 ABS NEW	неоклассик	4-4-600	78	2004	12990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda XL 1000V4 Varadero	турист-эндуро	4-V2-996	94	2004	16990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XL 650V4 Transalp NEW	турист-эндуро	4-V2-647	53	2004	12190 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CR250R4	кросс	4-1-249.4	59	2004	8690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XR100R4/CRF100F4	эндуро	4-1-99.2	-	2004	3390 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda XR70R4/CRF70F4	эндуро	4-1-71.8	-	2004	2690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda GL1800A4 Gold Wing Red	туризм	4-6-1832	118	2004	27490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Aprilia RSV Mille STD	спорт	4-2-998	130	2004	17791 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Aprilia Caponord	эндуро	4-2-998	98	2003	15399 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Aprilia Tuono	стрит	4-2-998	130	2004	14599 €	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Aprilia Pegaso 650 IE	эндуро	4-1-652	47	2003	10199 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha FJR 1300	спорт-туризм	4-4-1295	145	2003	14900 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha TDM 900	спорт-туризм	4-2-897	87	2004	12699 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha DT 125 R	эндуро	2-1-125	12	2003	4238 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha XVS 1100 A	круизер	4-2-1063	63	2004	12100 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha XJ R 1300	дорожный	4-4-1300	106,5	2003	11700 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Benelli TRE900 Tornado	спорт	4-3-900	138	2004	23199 €	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Aprilia RX 50 Minicross Basic	кросс	2-1-49.7	-	2004	19251 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia RX 50 Minicross Senior	кросс	2-1-49.7	-	2004	2595 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia RX 50 Minicross Challenge	кросс	2-1-49.7	9	2004	2390 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia RS 50	спортбайк	2-1-49.7	-	2004	3840 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia RX 50 full power	кросс	2-1-49.7	-	2004	3575 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia Pegaso 650 IE	эндуро-туризм	4-1-652	49	2004	8870 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia RSV 1000 STD	супербайк	4-V2-998	135	2004	15640 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia RSV 1000 Tuono	стрит	4-V2-998	135	2004	14620 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia SL Falco 1000	спортбайк	4-V2-998	121	2004	13765 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia ETV 1000 Caponord	эндуро-туризм	4-V2-998	98	2004	13235 €	ИталМото www.italmoto.ru
Moto Guzzi Nevada 750 Base	кастом	4-2-744	46	2003	8950 €	ИталМото (095) 780-42-94
Moto Guzzi Breva 750 IE K	накед	4-2-744	46	2004	10195 €	ИталМото www.italmoto.ru
Moto Guzzi V11 Sport	спортбайк	4-2-1064	94	2004	14580 €	ИталМото (095) 780-42-94
Moto Guzzi California special Titanium	кастом	4-2-1064	76	2003	14720 €	ИталМото www.italmoto.ru
Moto Guzzi California EV	кастом	4-2-1064	76	2003	14920 €	ИталМото (095) 780-42-94
Benelli Tornado 900 Tre	супербайк	4-3-898	143	2004	23400 €	ИталМото www.italmoto.ru
Benelli Tornado 900 Tre RS	супербайк	4-3-898	143	2004	24900 €	ИталМото (095) 780-42-94
Benelli TnT 1130	стрит	4-3-1130	135	2004	17000 €	ИталМото www.italmoto.ru
Yamaha XVS 650	чоппер	4-2-650	40	-	9099 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha XVS 650 A	чоппер	4-2-650	40	-	9899 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YZF-R1	спортбайк	4-4-1000	172	-	17099 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YZF-R6	спортбайк	4-4-600	123	-	12849 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha XV 1700 Warrior	чоппер	4-2-1700	85	-	19299 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha XJR 1300	дорожный	4-4-1251	106	-	11899 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha FJR 1300"02	дорожный	4-4-1298	143	-	14000 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha FJR 1300 A	дорожный	4-4-1298	143	-	17799 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha FZS 1000 Fazer	дорожный	4-4-998	143	-	12499 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha FZ 6 Fazer	дорожный	4-4-600	98	-	9449 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha FZ 6 N	дорожный	4-4-600	98	-	9399 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha XV 1600 Wild Star	чоппер	4-2-1600	63	-	14499 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha XVS 1100 Drag Star	чоппер	4-2-1100	62	-	11299 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha XVS 1100A Drag Star	чоппер	4-2-1100	62	-	12199 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha TW 200	эндуро	4-1-200	15	-	4699 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha WR 450 F	эндуро	4-1-450	60	-	9149 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha PW 50	детский	2-1-49	3	-	1449 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha PW 80	детский	2-1-80	4.8	-	1949 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Suzuki GSX-R 600 new	спортбайк	4-4-599	-	2004	13990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki GSX 1400	классик	4-4-1402	106	2004	12990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Suzuki DL 650 V-Strom new	туризм	4-2-645	67	2004	11490 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Suzuki SV 650	классик	4-2-645	72	2004	9900 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki GSX 1300 R	спортбайк	4-4-988	164	2004	17900 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Suzuki VL 800	чоппер	4-2-805	52	2004	11490 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Hyosung RX 125	эндуро	4-1-125	12	2004	3299 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Hyosung GT 650 new	классик	4-2-647	79	2004	6990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Урал Волк	чоппер	4-2-638	45	2004	2850 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Урал Gear-up с коляской	дорожный	4-2-638	45	2004	-	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Zongshen ZS 200	эндуро	4-1-198	10	2004	1849 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
KTM 85 SX 19/16	кроссовый	2-1-84.9	-	2004	4990 €	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
KTM 640 LC4	эндуро	4-1-625	54	2004	8800 €	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
KTM 640 LC4 Supermoto	супермотард	4-1-625	54	2004	8990 €	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
KTM 640 DUKE II	супермотард	4-1-625	54	2004	9500 €	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
KTM 950 Adventure	туризм	4-2-942	98	2004	13590 €	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
KTM 50 Senior Adventure	детский	2-1-49.8	-	2004	1950 €	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
ИЖ Юнкер	дорожный	2-2-350	24	2004	41000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
ИЖ Планета	дорожный	2-1-350	-	2003-2004	28000 руб.	«Отечественное мото» info@rusmotobike.ru
Урал Волк	чоппер	4-2-745	45	2004	84500 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
Урал Соло	классик	4-2-/	-	2004	70000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
ЗиД «Курьер»	дорожный	2-1-200	15	2004	22500 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10

ММВЗ «Минск»	дорожный	2-1-125	13	2004	18000-24000 руб.	«Отечественное мото» info@rusmotobike.ru
Kawasaki Vulcan 2000 Classic NEW	чоппер	4-2-2053	90	2004	17699 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Kawasaki Vulcan 1600 Classic	чоппер	4-2-1552	67	2004	11999 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki Vulcan 1600 Mean Streak NEW	чоппер	4-2-1552	73	2004	12999 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki Vulcan 800 Classic	чоппер	4-2-805	55	2004	8609 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki Ninja ZX-10R NEW	суперспорт	4-4-998	175	2004	14599 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Kawasaki Ninja ZX-6R	суперспорт	4-4-636	118	2004	10669 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki Ninja ZX-6RR	суперспорт	4-4-599	115	2004	11369 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki ZRX 1200 круглая фара	дорожный	4-4-1164	122	2004	9809 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki Z 1000	стрит	4-4-953	127	2004	10999 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Kawasaki Z 750 NEW	дорожный	4-4-748	82	2004	8099 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki ER 500	дорожный	4-2-498	50	2004	5249 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki KLE 500	эндуро	4-2-498	48	2004	5799 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki KLV 1000 NEW	эндуро	4-2-996	98	2004	10999 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha XV 1700 PC Road Star Warrior	чоппер	4-2-1670	85	2004	18599 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha YZF-R1 NEW	спорт	4-4-998	172	2004	17099 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha YZF-R6	спорт	4-4-600	123	2004	12399 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha FJR 1300	туризм	4-4-1298	143.5	2004	17099 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha TDM 900	дорожный	4-2-897	86	2004	12299 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha XV 1600 A	чоппер	4-2-1602	62	2004	13949 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha XVS 1100 A	чоппер	4-2-1063	62	2004	11749 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha XVS 650	чоппер	4-2-649	40	2004	9509 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha FZS 600 N NEW	стрит	4-4-600	98	2004	9399 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha FZS 600 Fazer NEW	стрит	4-4-600	98	2004	9449 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha FZS 1000 Fazer	стрит	4-4-1000	143	2004	11999 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Скутера						
Yamaha JOG 50 RR	скутер	2-1-49	7	2004	2799 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha NEO'S 100	скутер	2-1-101	5.8	2004	2829 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Gilera Runner 200 VXR	скутер	4-1-198	21	2004	5200 $	Джет Формула (095) 399-23-90
Gilera Ice 50	скутер	2-1-49	-	2003	2800 $	Джет Формула (095) 781-23-74
Gilera DNA 50 2-T	скутер	2-1-49	-	2004	3700 $	Джет Формула (095) 399-23-90
Gilera DNA 180	скутер	4-1-182	20	2003	5400 $	Джет Формула (095) 781-23-74
Gilera Runner 180 SP	скутер	2-1-178	21	2003	4800 $	Джет Формула (095) 399-23-90
Gilera Nexus 500	скутер	4-1-460	40.2	2004	9000 $	Джет Формула (095) 781-23-74
Aprilia Habana 50 custom	скутер	2-1-49.4	-	2004	3000 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia Rally 50	скутер	2-1-49.4	-	2004	2480 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia SR 50 H2O FT	скутер	4-1-49.4	-	2003	2980 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia Atlantic 200	скутер	4-1-200	18	2004	5340 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia Atlantic 500	скутер-макси	4-1-460	39	2004	8060 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia Scarabeo 200	скутер	4-1-200	18	2004	4930 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia Scarabeo 500	скутер-макси	4-1-460	39	2004	8360 €	ИталМото (095) 780-42-94
Hyosung SF50 Prima	скутер	4-1-49	5	2004	1899 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Zongshen ZS50QT-4B	скутер	4-1-49	4	2004	890 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki AN650K3 Burgman ABS new	скутер	4-2-638	55	2004	13990 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Suzuki AY 50	скутер	2-1-49	5	2003	2950 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Honda SH150	скутер	4-1-153	16	2004	4990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda SZX50SX/XX	скутер	2-1-49,4	5.64	2003	2990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda SES 150 Dylan	скутер	4-1-153	16	2004	4990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Yamaha XP 500 T-max	скутер	4-2-499	43	-	10599 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha NEOS 50	скутер	2-1-49	5.5	-	2649 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha Jog 50 RR	скутер	2-1-49	7	-	2908 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha AEROX 50	скутер	2-1-49	7	-	2969 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
ЗиД «Пилот»	мокик	2-1-50	3.5	2004	19000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
Malaguti	скутер	2-1-/	-	2003/04	37-93000 руб.	Мотосалон «Астэк» (095) 107-98-83
Honda	скутер	2-1-/	-	1996-2002	17-33000 руб.	Мотосалон «Астэк» (095) 107-56-76
Мотовездеходы (ATV)						
Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	утилитарный	4-1-660	42	-	11999 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFZ 350 Banshee	спорт	2-2-350	46	-	7899 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YFM 660 R	спорт	4-1-660	46	-	10099 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFZ 450	спорт	4-1-450	-	-	9899 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YFZ 450 FWA Kodiak	утилитарный	4-1-450	-	-	10799 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFM 350 X Warrior	спорт	4-1-350	27	-	7779 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YFM 350 FWAN	утилитарный	4-1-350	-	-	8999 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YFS 200 Blaster	спорт	2-1-200	21	-	4899 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFM 125 A Grizzly	спорт	4-1-125	8.6	-	4949 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Honda TRX650FA4 Rinkon	универсальный	4-1-650	32	2004	13490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX500FA4 RUBICON	утилитарный	4-1-499	27	2004	10290 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda TRX400FA4 Ranger AT	универсальный	4-1-400	20	2004	9690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX350FE4	утилитарный	4-1-350	19.5	2004	8190 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Hyosung TE 100	-	2-/-99	-	2004	2690 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Hyosung TE 50	-	2-/-49	-	2004	2100 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Yamaha Grizzly 660	утилитарный	4-1-660	50,3	2004	11800 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha 660 RAPTOR	спортивный	4-1-660	60	2004	1000 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha Breeze	детский	4-1-125	-	2004	4700 $	Нахимовский, 32 (095) 129-29-07
Bombardier Quest XT	утилитарный	4-1-650	55	2004	12150 $	Нахимовский, 32 (095) 129-45-94
ЗиД «Фермер»	утилитарный	2-1-/	-	2004	33000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	туризм	4-1-660	42	2004	11549 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha YFM 400 FWA Kodiak	туризм	4-1-400	26.4	2004	9349 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha YFM 660 R Raptor	спорт	4-1-660	54	2004	9699 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Гидроциклы						
Bombardier RXP	спорт/отдых	4-3-1500	215	2004	14800 $	Нахимовский, 32 (095) 129-29-07
Bombardier GTI	отдых	2-2-747	85	2003	9200 $	Нахимовский, 32 (095) 129-45-94
Yamaha FX 160 CRUISER NEW	3-местный	4-4-998	160	2004	17399 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha XL 700	3-местный	2-2-701	80	2004	8949 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha GP 1300 R	2-местный	2-3-1297	165	2004	14399 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha SUPERJET	стоячий	2-2-701	73	2004	7299 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Катера						
Finmaster 5700	отдых	подвесной мотор	60-115	2004	24800 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Лодки (надувные резиновые)						
Yamaran B-300	отдых	подвесной мотор	-	2004	990 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaran B-400	отдых	подвесной мотор	-	2004	1690 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Лодочные моторы						
F2.5 AMHS	-	4-1-72	2.5	2004	875 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
3 AMHS-MALTA	-	2-1-70	3	2004	815 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
9.9 FMHS	-	2-2-246	9.9	2004	1990 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
25 BMHS	-	2-2-496	25	2004	2590$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
40 XMHS	-	2-2-703	40	2004	3085 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
55 BEDL	-	2-2-760	55	2004	4490 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
60 FETOL	-	2-3-849	60	2004	6090 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
130 BETOL	-	2-4-1730	130	2004	8910 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63



страховая компания
За рулем
содружество
Основана в 1995 г.

СТРАХОВАНИЕ
МОТОЦИКЛОВ И ДРУГИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ОТ ВСЕХ РИСКОВ

К НАЧАЛУ МОТОСЕЗОНА-2004

Селиверстов пер., д.10, стр.2
737-4492 208-5181
WWW.INCO.ZR.RU E-MAIL: INCOZR@ZR.RU

Представительство в Воронеже:
тел.: (8 0732) 13 42 10, 14 34 90